

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LA CONVENTION DE ROME

pour l'unification de certaines règles
relatives aux dommages causés par les aéronefs
aux tiers à la surface (mai 1933)

THÈSE POUR LE DOCTORAT

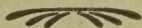
Présentée et soutenue le 15 Décembre 1934, à 13 h.30

PAR

M^{ELLE} M.-T. LAURÈS

PRÉSIDENT : M. NIBOYET, Professeur.

SUFFRAGANTS : M. GEOUFFRE DE LA PRADELLE, Professeur.
M. RIPERT, Professeur.



PARIS

LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON & Cie

160, RUE SAINT-JACQUES

—
1934



Digitized by the Internet Archive
in 2026

LA CONVENTION DE ROME

pour l'unification de certaines règles
relatives aux dommages causés par les aéronefs
aux tiers à la surface (mai 1933)

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 15 Décembre 1934, à 13 h. 30

PAR

M^{ELLE} M.-T. LAURÈS

PRÉSIDENT : M. NIBOYET, Professeur.

SUFFRAGANTS : M. GEOUFFRE DE LA PRADELLE, Professeur.

M. RIPERT, Professeur.



PARIS

LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON & Cie

160, RUE SAINT-JACQUES

—
1934



INTRODUCTION

Depuis la fin de la guerre 1914-1918, à la suite des progrès techniques dûs aux applications militaires et en raison du maintien d'un certain esprit d'aventure, l'aviation a continué de prendre un développement considérable. A l'heure actuelle, il n'existe pas de pays, ayant une situation d'ordre mondial, qui ne subventionne, contrôle ou même dirige une puissante aéronautique. Dans plusieurs Etats les compagnies d'aviation se sont fondues en un seul organisme sous l'autorité directe du Gouvernement. Comme avant 1914, les pays colonisateurs se disputaient les zones d'influence sur le Continent africain, de même, à notre époque, les compagnies aériennes des grandes nations, soutenues par leurs gouvernements, se disputent les concessions et les privilèges que leur accordent des pays n'ayant pas les mêmes possibilités aéronautiques.

On peut expliquer ce développement international de l'aviation par des questions de pavillon ; il n'existe guère de meilleure propagande pour un pays que la circulation de ses avions nationaux au delà des frontières.

Il y a également des raisons dûes à des nécessités économiques. Peu de pays ont un territoire national assez étendu pour donner de l'intérêt à un trafic intérieur purement civil. Seuls peut-être les Etats-Unis d'Amérique paraissent faire exception pour le moment. Si la Russie ou la Chine sont assez vastes pour que les voyages en avion

fassent gagner un temps appréciable, l'état social de ces pays ne favorise pas les échanges intérieurs nécessaires au développement de l'aviation.

La majeure partie du trafic doit donc être internationale ; de là des complications juridiques ; au cours du même voyage un aéronef est soumis à de multiples législations, parfois contradictoires.

Il est de toute nécessité d'unifier ces législations, d'autant plus que l'aéronautique ne comporte pas de tradition comparable à celle qui existait en droit maritime avant toute législation. « L'aéronautique est tombée sous l'application des lois nationales avant qu'ait pu se créer, par la pratique, un usage international. » (1). Et c'est cette absence de tradition juridique ainsi que l'identité des conditions matérielles d'exploitation qui faciliteront, comme le fait remarquer M. Ripert, l'établissement d'une loi aérienne internationale. On pouvait craindre toutefois que, étant donnée l'importance politique prise par l'aéronautique, les Etats fussent peu disposés à se faire des concessions réciproques, d'autant plus que leurs intérêts pouvaient se trouver opposés.

Il y eut déjà avant guerre des tentatives d'unification du droit aérien ; elles ne réussirent guère et le mouvement qu'elles avaient provoqué n'aboutit qu'à des accords entre pays limitrophes. Mais, après la paix, s'établirent de nombreux organismes internationaux s'occupant de l'unification du droit aérien. Il en est de trois sortes : les uns ayant en vue l'étude des questions juridiques aériennes, d'autres ayant en vue les questions aériennes en général et par conséquent le droit aérien, d'autres enfin qui recherchant l'unification

(1) Ripert. L'unification du droit aérien. *Revue générale de droit aérien*, 1932, p. 251.

du droit dans son ensemble se trouvaient amenés à étudier celle du droit aérien. Tous ces organismes s'occupaient indifféremment de droit public et de droit privé aérien (1).

C'est en 1925 seulement que s'ouvrit à Paris la première Conférence du droit privé aérien ; elle fut convoquée sur l'initiative du gouvernement français pour étudier la responsabilité du transporteur aérien et entreprendre la codification du droit privé aérien. La Commission Internationale de Navigation Aérienne (C. I. N. A.), organisme institué par la Conférence de 1919, aurait pu se charger de cette étude ; mais elle présentait le même défaut que la Conférence : réunie immédiatement après la guerre, celle-ci n'avait groupé que des représentants des anciens Alliés et la C. I. N. A. ne présentait pas ce caractère d'universalité que le gouvernement français désirait donner à la Conférence. Quarante-trois Etats (2) répondirent à la convocation. A la suite des discussions de la conférence, et après rédaction

(1) Voir *Revue aéronautique internationale*, n°° 1, 2, 3, 5.

(2) Albanie. Lettonie.
 Allemagne. Lithuanie.
 Etats-Unis d'Amérique. Luxembourg.
 Argentine. Mexique.
 Autriche. Monaco.
 Belgique. Paraguay.
 Brésil. Pays-Bas.
 Empire britannique. Pérou.
 Chili. Pologne.
 Chine. Portugal.
 Colombie. Roumanie.
 Danemark. Royaume des Serbes, Croates et
 République dominicaine. Slovènes.
 Egypte. Siam.
 Espagne. Suède.
 Finlande. Suisse.
 Esthonie. Tchécoslovaquie.
 France. Turquie.
 Grèce. Union des Républiques Soviétiques
 Guatemala. socialistes.
 Hongrie. Uruguay.
 Italie. Venezuela.
 Japon.

de la Convention finale, les délégués établirent une motion dont le texte suit :

« Après avoir dressé, à titre d'exemple, la liste des questions dont l'étude devrait immédiatement suivre l'examen du problème de la responsabilité du transporteur par aéronefs, la Conférence considérant l'importance, l'urgence, la complexité et la nature techniquement juridique de ces questions, exprime le vœu que soit à bref délai, nommé un Comité spécial d'experts chargés de préparer la continuation des travaux de la Conférence.

« Ce Comité serait composé d'un nombre restreint de membres. Son siège normal serait à Paris.

« La Conférence prie, en conséquence, le Gouvernement français de bien vouloir se mettre en rapport avec les gouvernements invités à cette Conférence pour examiner la suite à donner à cette recommandation. »

A la suite de cette motion, le Ministère des Affaires Etrangères demanda, en janvier 1926, à chacun des gouvernements des Etats qui s'étaient fait représenter à la Conférence s'ils désiraient désigner des experts pour faire partie du Comité dont ils avaient souhaité la création. Vingt-huit gouvernements répondirent affirmativement et désignèrent des experts. Par la suite, d'autres gouvernements ont envoyé leurs experts se joindre au Comité, ce qui a porté le nombre des gouvernements représentés à trente-trois.

La première réunion a eu lieu à Paris en mai 1926 et il a été décidé de donner à ce Comité le nom de Comité International technique d'experts juridiques aériens (1).

(1) Le Comité International technique d'experts juridiques aériens est le plus souvent désigné par ses initiales C. I. T. E. J. A. Le C. I. T. E. J. A. a son siège à Paris, 37, avenue Rapp, dans l'immeuble de l'Aéronautique civile. C'est là que se trouve son secrétariat permanent dirigé par un Secrétaire général, M. Edmond Sudre.

A la deuxième Conférence de droit aérien qui s'est tenue à Varsovie, du 4 au 12 octobre 1929, les délégués ont établi une Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, et en particulier à la responsabilité du transporteur vis-à-vis des voyageurs ou des marchandises. Enfin la Troisième Conférence de droit privé aérien (c'est la dernière à l'heure actuelle) s'est réunie à Rome du 15 au 29 mai 1933. Cette Conférence élaborait deux conventions, l'une relative à la saisie conservatoire des aéronefs, l'autre à la responsabilité du transporteur vis-à-vis des tiers. C'est cette dernière qui porte le titre de « *Convention pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface* », dont il sera question ici.

Mais avant d'aborder l'étude de la Convention de Rome, il est indispensable d'exposer comment les diverses législations avaient traité ce problème avant la convention elle-même.

TITRE I

Différentes Législations en vigueur avant la Convention.

CHAPITRE PREMIER

Législation française.

En matière aérienne, les premières dispositions réglementaires prises en France, le furent par le seul pouvoir exécutif. Deux décrets, celui du 21 novembre 1911 et celui du 17 décembre 1913 réglèrent la navigation aérienne ; (en fait, les dispositions qu'ils comportaient étaient d'une telle importance que l'on s'est demandé (1) si ces décrets rentraient bien dans les attributions du pouvoir général de police et s'il n'y avait pas là dépassement de pouvoirs).

Mais quelques développés qu'ils fussent, ces décrets ne traitèrent pas la question de la responsabilité des dommages causés aux tiers. En l'absence de textes spéciaux, les juges durent recourir au droit commun car des contestations s'élevèrent dès le début de l'aviation. Le pilote n'étant pas toujours maître de son appareil, atterrissait plus souvent

(1) V. notamment Le Goff. *Traité de droit aérien*, p. 3.

qu'il ne l'aurait voulu et causait des dégâts dans le bien d'autrui. Quel est le texte du Code Civil qui allait permettre de réparer des dommages que les rédacteurs du Code n'avaient certes pas prévus ? L'article 1382 ? Encore fallait-il prouver la faute du pilote comme put le faire le demandeur dans l'affaire Bertrand Brinquant et Mauge c. Société Farman (1). Les avions de la Société Farman **atterraient** à tout instant dans les propriétés des demandeurs et le tribunal jugea qu'il y avait faute de la Société.

Mais le demandeur ne pouvait pas toujours prouver la faute ou bien le défendeur lui opposait la force majeure et la victime restait privée de tout dédommagement, fait d'autant plus regrettable qu'il était amené à se produire souvent, la preuve de **la faute, toujours difficile**, l'étant particulièrement dans le cas d'un appareil souvent détruit ou dont les principaux organes avaient été faussés. La victime ne pouvait guère avoir recours qu'à des preuves indirectes : le pilote volait à basse altitude sans nécessité...

Les dispositions de l'art. 1384 qui venaient de voir leur sphère d'application s'élargir d'une façon toute particulière surtout depuis l'affaire du remorqueur *Marie*, permirent aux victimes de ne prouver que le dommage et le lien entre le dommage et l'aéronef. Ce fut le cas de l'affaire Bacon (1). Bacon, qui pilotait un ballon gonflé au gaz d'éclairage, survolait Paris et avait l'intention d'aller atterrir au bois de Vincennes ; pour cela, il avait laissé échapper du gaz et volait à basse altitude (le guiderope trainait à terre). Il traversait ainsi la place de la Bastille, quand des passants, le croyant en péril, se saisirent du guiderope et obligèrent

(1) Tribunal civil de la Seine, 6 juillet 1912, D. P. 1913.2.117.

(1) D. P. 1907.2.17.

l'aéronaute à atterrir dans une rue étroite. Une fois à terre, Bacon dût laisser échapper le gaz. Celui-ci s'accumulant dans les immeubles, finit par provoquer une explosion qui fit plusieurs victimes. Il est à noter que Bacon, craignant un accident, avait recommandé de fermer les fenêtres.

Il fut pourtant condamné, comme gardien de l'art. 1384-1° « le pilotage d'un avion dans l'état actuel de la science ne constituant encore qu'une expérience où l'aéronaute se trouve être le jouet des éléments. »

Jugement peut-être regrettable, car il ne laissait à l'aéronaute qu'un rôle purement passif et qui ne pouvait se retrouver tel dans d'autres affaires.

Que ce soit d'après les dispositions de l'art. 1382 (la victime est obligée de prouver la faute de l'auteur du dommage), ou d'après celles de l'art. 1384-1° (la victime peut se voir opposer la force majeure ou la faute d'un tiers), la réparation du dommage n'est pas toujours assurée à la victime. Les accidents d'aviation ont été jugés comme des accidents d'automobile, situation défavorable pour la victime d'un aéronef, car si les accidents d'automobiles n'ont qu'un domaine limité : la voie publique, domaine où la victime se trouve dans un certain état de défense ou tout au moins de méfiance, l'aéronef va menacer le terrien jusque dans sa propriété privée avec une soudaineté déjouant toute mesure de protection. Comme le dit M. Ripert (1) : « Pas de réciprocité éventuelle dans le préjudice, pas d'égalité dans les situations respectives. » Le droit commun s'avère insuffisant pour les dommages causés aux tiers par les aéronefs.

D'autre part, la navigation aérienne en général n'était régie que par des décrets fragmentaires (peut-être même

(1) Rapport à la Société d'Etudes législatives.

illégaux), si bien qu'il apparut à certains la nécessité de créer une législation spéciale.

Le premier essai fut le projet de loi voté par la Chambre le 29 juin 1921, projet contenant, entre autres, l'article suivant :

« Art. 5. — L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit et sauf le cas de faute de la victime, des dommages causés aux personnes et aux biens. »

Ce projet fut jugé insuffisant par la Commission de législation civile et criminelle du Sénat et celle-ci reprit à son compte un projet de la Commission aérienne de la Société d'Etudes législatives, projet rapporté par MM. Ripert, Professeur à la Faculté de Droit de Paris et Rolland, Substitut du Procureur de la République, près du Tribunal de la Seine. Ce dernier projet, légèrement remanié, fut rapporté au Sénat par M. Vallier et voté par la Haute Assemblée, puis finalement voté par la Chambre le 10 vril 1924 et promulgué le 31 mai 1924 (1).

Le Titre IV de cette loi, qui, suivant le mot de M. P.-E. Flandin, rapporteur du projet à la Chambre, est un véritable « Code de l'Air », traite de la responsabilité envers les tiers. Dans ce titre, les dispositions de l'article 53 établissent la responsabilité de plein droit de l'exploitant pour tout dommage causé par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient, aux personnes et aux biens situés à la surface.

Pour trouver les raisons qui ont entraîné l'adoption de cette responsabilité particulièrement rigoureuse, puisque l'exploitant ne peut en être exonéré ni par la preuve de l'absence de faute, ni par celle de la force majeure, on ne

(1) *Journal Officiel*, 3 juin 1924.

peut que citer le rapport de M. Ripert. Après avoir indiqué l'insuffisance de la législation actuelle pour la réparation des dommages causés par les aéronefs, cet éminent juriste conclut :

« Il faut donc établir une règle plus rigoureuse pour
« l'aviation et qui soit de nature à donner satisfaction com-
« plète aux victimes d'un dommages éventuel. Celui qui
« met en circulation un appareil volant, crée pour la société
« des hommes un péril nouveau. S'il agit pour sa satisfac-
« tion ou son intérêt personnel, son action lui crée des de-
« voirs spéciaux ; on lui demande de ne pas nuire à autrui
« ou de réparer le mal causé par son fait. Peu importe la
« cause immédiate du dommage, puisque la cause première
« c'est l'existence de l'aéronef dans les airs. Celui qui crée
« pour l'humanité un risque exceptionnel, doit en supporter
« les conséquences. »

Il y a là une application des plus justifiées de la théorie du risque : l'aviation constitue à notre époque un domaine tellement à part qu'il est juste de le soustraire au droit commun. Mais certains juristes, tout en jugeant nécessaire de protéger particulièrement les victimes d'accidents d'aviation et de leur accorder la réparation du dommage, quelle que soit la cause de celui-ci, se refusent à admettre une responsabilité sans faute, même en matière aérienne. C'est ainsi que M. Vallier, dans son rapport au Sénat, déclare : « Nous estimons que le libre choix par des hommes de la voie incertaine et encore dangereuse des airs établit contre eux une présomption d'imprudence ou de faute que la loi a le devoir de consacrer. »

On ne comprend pas très bien la pensée de M. Vallier. S'il y a dans l'exercice de la navigation une faute, il paraît

d'abord étrange, comme le fait remarquer M. J. Tissot (1), que l'Etat la sanctionne et même l'encourage et de plus le pilote étant aussi « coupable » que l'exploitant, pourquoi celui-ci serait-il seul responsable ?

Il vaut mieux dire, avec M. Ripert, au sujet de celui qui met en circulation un appareil volant que : « une condamnation n'est pas une reconnaissance de culpabilité mais la réparation d'un dommage dont il est l'auteur. »

L'établissement de cette responsabilité semble d'ailleurs n'avoir gêné en rien l'essor de l'aviation : les conséquences d'une responsabilité nettement établie sont plus facilement assurables que celles d'une responsabilité dont l'appréciation est laissée à l'arbitraire du juge.

Cette responsabilité à base de risque est établie à l'encontre de l'exploitant. D'après MM. H. et L. Mazeaud (2), on peut concevoir l'exploitant soit comme le gardien suivant l'article 1384-1°, soit comme celui qui tire de l'appareil un profit matériel ou même moral. Cette dernière conception paraît avoir les préférences de MM. H. et L. Mazeaud, tandis que M. Kaftal (3) croit plus exact d'entendre l'exploitant comme le gardien. Curieuse constatation : les mêmes textes paraissent servir l'une et l'autre conceptions suivant les commentateurs. En particulier, l'article 55 de la loi du 31 mai 1924 favorise les controverses.

Les dispositions de l'article 55 établissent, en cas de location, une responsabilité solidaire du propriétaire et de l'exploitant ; le propriétaire n'est donc pas exploitant dans l'es-

(1) J. Tissot. De la responsabilité en matière aérienne, thèse, Paris, 1925.

(2) H. et L. Mazeaud. Traité théorique et pratique de la responsabilité civile, t. II, p. 285 et suiv. (éd. 1934).

(3) Kaftal, Avocat à la Cour d'Appel de Varsovie. La responsabilité pour dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface. *Revue Aéronautique Internationale*, n° 10, p. 405.

prit du législateur ; or si l'on admet le critère du bénéfice pour distinguer l'exploitant, le propriétaire sera toujours exploitant, même en cas de location : il tire alors de l'avion un bénéfice certain, plus certain même que le profit d'une entreprise. D'ailleurs, si le propriétaire est exploitant, l'article 55 devient inutile comme le fait remarquer M. Kaftal : « Il ne ferait que répéter ce qui a été énoncé dans l'article 53 qui en rendant responsable l'exploitant englobe certainement sous cette désignation non seulement une, mais plusieurs personnes, dans le cas où elles tirent profit d'un seul et même aéronef. »

A regarder de plus près, on peut dire que l'article 55 ne condamne pas définitivement l'emploi du critère du profit pour définir l'exploitant : le gain du propriétaire n'est pas en raison directe de l'usage de l'aéronef, l'appareil ne représente pour l'un qu'un capital comme un autre, tandis que pour l'exploitant l'aéronef est l'instrument de travail.

MM. H. et L. Mazeaud envisageant, comme ils le déclarent eux-mêmes, plutôt les solutions de la loi que ses termes, considèrent que si la loi rend responsables solidairement le propriétaire et l'exploitant, c'est que tous deux tirent profit de l'appareil. Le législateur aurait désiré établir dans l'article 55 une règle de protection contre l'insolvabilité du locataire, mais il n'aurait pas voulu la pousser jusqu'au bout et c'est ainsi qu'en cas d'inscription du locataire au registre aéronautique, le propriétaire se trouverait libéré (art. 55, § 2). On ne comprend pas très bien, si la responsabilité du propriétaire est la règle générale, en quoi l'inscription du locataire peut changer la situation juridique du propriétaire et l'exonérer : une inscription peut constater une situation juridique, elle ne peut pas en créer une.

M. Kaftal prétend que, si l'on adopte la définition de

MM. H. et L. Mazeaud, on sera conduit à décharger de toute responsabilité le propriétaire d'un avion volé, car ce sera le voleur qui tirera profit de l'appareil et « il est indifférent que ce profit soit obtenu légalement ou illégalement ». Ceci ne correspondrait pas à l'esprit du législateur qui tend à protéger les victimes.

A quoi on peut répondre qu'au moment même où l'avion n'est plus en sa possession, le propriétaire n'en tire pas un bénéfice, mais qu'une privation momentanée de jouissance, si elle peut constituer une gêne, ne constitue pas une perte totale de profit.

M. J. Constantinoff (1) trouve plus logique l'exonération complète du propriétaire dans le cas de la location, parce que, d'après lui, l'exploitant est celui qui a la garde juridique. En cas de location cette garde passe au locataire avec la responsabilité qu'elle comporte. Cette double responsabilité ne pourrait s'expliquer, toujours d'après lui, que si le pilote et l'équipage restent sous la direction du propriétaire.

Le texte de l'article 49 semble l'admettre mais ne fait ainsi que déplacer le problème : c'est la responsabilité du locataire qui ne s'explique plus, car il paraît difficile que deux personnes juridiques différentes aient toutes deux la garde juridique.

D'après M. Le Goff (2), la responsabilité pèse sur l'exploitant et non sur le propriétaire parce que celui-là crée le risque en faisant circuler l'aéronef et on en revient à l'idée de garde. Ce dernier point de vue correspond probablement le mieux à l'intention du législateur qui a pensé avant tout à la protection de la victime ; il a désiré qu'elle trouve tou-

(1) Constantinoff. Droit aérien français et étranger.

(2) Le Goff. Traité de droit aérien.

jours un responsable, capable de réparer le dommage et il lui a paru équitable que ce responsable fut celui qui met en circulation un appareil, celui qui crée le risque. Tant qu'un propriétaire laisse son avion dans le hangar, le terrien n'a rien à craindre. Le danger spécial, et partant la responsabilité pour le propriétaire, ne commence qu'avec l'envol. Si le propriétaire loue un appareil et en passe la disposition à un locataire, celui-ci assume le risque. Certes, on peut dire que la seule utilisation possible d'un aéronef consiste à le faire voler, qu'en louant son appareil, le propriétaire contribue à le mettre en circulation et, par conséquent, participe au risque. Peut-être, mais c'est alors d'une manière moins directe que l'exploitant qui ordonne les sorties de l'appareil. (Il semble que l'article 49 doive être considéré comme une disposition de détail pour éviter les contestations dans le cas de location temporaire, par exemple pour l'usage d'un particulier. Si, au contraire, le locataire veut utiliser l'avion dans une entreprise de transports, il n'admettra pas que les membres de l'équipage ne soient pas sous sa direction et il fera insérer dans le contrat de location la convention contraire prévue par l'article 49).

Mais encore faut-il que la victime soit indemnisée en toutes circonstances et l'article 55 empêche une fraude trop facile : après un accident, le propriétaire désignerait comme exploitant un complice insolvable et la victime, objet principal de la sollicitude du législateur, se trouverait dans l'impossibilité d'obtenir la réparation du dommage. La double responsabilité solidaire de l'article 55 enlève tout intérêt à cette manœuvre et ne gêne en rien le propriétaire de bonne foi qui aura fait inscrire son locataire.

Les décisions en justice à ce sujet sont assez rares et ne

peuvent former une jurisprudence ; deux ou trois jugements témoignant tous du même esprit et dont le plus typique est celui du Tribunal civil de la Seine du 17 février 1930 (1).

L'Union des pilotes civils avait organisé à Orly un meeting dans un but de bienfaisance. Elle avait demandé la participation d'avions militaires et de leurs pilotes. Un de ces appareils piloté par le second-maitre Mingan entra dans la foule et fit plusieurs victimes. L'une d'elles actionna à la fois l'Union des pilotes, le Ministre de la Marine et Mingan.

Le jugement déclare l'Union des pilotes civils exploitante parce que :

« 1° elle a organisé le meeting, ainsi que ses statuts l'y autorisaient en leur article 2 ;

2° elle a sollicité le concours des pilotes de maisons de construction aéronautique et de l'aviation militaire et accepté leur collaboration à la fête ;

3° elle a demandé et obtenu les autorisations requises tant du service de la navigation aérienne que du préfet de police ;

4° elle a pris toutes les mesures utiles pour assurer le service d'ordre et l'a payé ;

5° elle a établi le programme de la manifestation et a donné les instructions nécessaires à son exécution ;

6° pour la circonstance, elle a contracté à la Compagnie « La Paix » une assurance contre les accidents pouvant être causés aux tiers ;

7° elle a fixé et fait payer aux spectateurs un droit d'entrée, encaissant toutes les recettes et réglant toutes les dépenses de cette journée d'aviation. »

La jurisprudence semble ici, pour définir l'exploitant, s'oc-

(1) *Recueil périodique des assurances*, 1930, p. 377, n° 45.635.

cuper beaucoup plus des manifestations extérieures à son activité que de sa nature juridique. Evidemment en qualifiant d'exploitante l'Union des pilotes civils et en refusant cette qualité à l'Etat (1), la jurisprudence paraît portée à concevoir l'exploitant comme celui qui tire un profit ; le 7^e considérant est formel à ce sujet. Si la conception de l'exploitant gardien avait été retenue, l'Etat aurait dû être déclaré responsable, car il avait sur l'avion un pouvoir de commandement et de direction, dit M. Kaftal. Mais il n'est pas prouvé que l'Etat n'ait pas cédé, pour la durée de la manifestation, son pouvoir de direction à l'Union des pilotes civils et en même temps sa responsabilité.

Au fond, ce jugement, malgré ses considérants multiples, ne tranche pas la question, tellement certains de ses considérants paraissent fantaisistes, le sixième par exemple : comment le fait de contracter une assurance dans l'éventualité d'une responsabilité, peut-il faire conclure à l'existence de cette responsabilité ; en cas de jurisprudence incertaine, et c'était le cas, une société prudente peut désirer prendre les plus larges garanties.

Ainsi, tandis que la doctrine recherche sa définition de l'exploitant en étudiant sa nature juridique, la jurisprudence préfère s'appuyer sur des faits extérieurs, manière de voir moins précise et moins juridique mais plus accessible à la victime et lui permettant de définir plus vite l'exploitant.

Pour que l'accident tombe sous le coup de la loi du 31 mai 1924, il faut qu'il ait été causé « par un aéronef en évolu-

(1) Mais au fond a-t-elle refusé cette qualification ? Elle s'est simplement déclarée incompétente pour connaître de la demande en dommages-intérêts à raison d'un accident causé par un avion de la Marine et on peut se demander si le fait de qualifier d'exploitante l'Union des pilotes civils est une exclusion de l'Etat en cette qualité.

tions ou par un objet se détachant de cet aéronef ». La définition de l'aéronef est donnée par l'article 1^{er} de la loi du 21 mai 1924 : « Sont qualifiés aéronefs tous les appareils capables de s'élever ou de circuler dans les airs ». Dans son rapport à la Chambre des Députés, M. P.-E. Flandin indiquait que ce texte plus général avait été préféré par le Sénat à celui du projet de la Chambre des Députés qui, conforme à la Convention Internationale de navigation aérienne, de 1919, désignait en une énumération limitative les ballons captifs ou libres, les cerfs-volants et les avions (aéroplanes, hélicoptères, etc...).

Il est évident que la formule élargie de l'article 1^{er} comprend tout d'abord ces divers appareils. Il apparaît étrange de voir citer les cerfs-volants dans la Convention de 1919, alors que celle-ci a oublié les planeurs et les parachutes. M. Kaftal est même pris d'un doute à leur sujet et se demande si, d'après le texte même de l'article 1^{er}, les cerfs-volants sont des aéronefs « car, dit-il, ils sont incapables de s'élever dans les airs entièrement par leurs propres moyens ». On peut d'abord dire que le législateur n'exige pas que l'aéronef s'élève par *ses propres moyens* et ensuite qu'un cerf-volant s'élève aussi bien par ses propres moyens qu'un ballon captif, enfin qu'étant dans l'énumération de la Convention de 1919, il doit être compris dans le texte plus général de l'article 1^{er}.

Les planeurs ne sont pas cités dans la Convention et pourtant ils sont des aéronefs aux termes de l'article 1^{er} de la loi de 1924. Ici M. Kaftal (1) fait la même critique qu'au sujet des cerfs-volants : les planeurs n'ont pas de force

(1) Kaftal. Responsabilité pour les dommages causés aux tiers à la surface. *Revue Aéronautique Internationale*, n° 10, p. 405.

propre. Mais le législateur qualifie d'aéronefs les appareils capables de s'élever ou de circuler dans les airs. « Capables » n'implique pas l'impossibilité pour un aéronef de se faire lancer ou d'utiliser la seule force du vent. Une fois lancés, les planeurs peuvent circuler, se diriger vers un but ; ils sont vis-à-vis des avions un peu comme les voiliers vis-à-vis des bateaux à vapeur. Un jugement du Tribunal de Vitry-le-François du 14 juillet 1932 (1) reconnaît d'ailleurs la qualité d'aéronefs aux planeurs et les soumet à la responsabilité sans faute de l'article 53.

Les parachutes ne peuvent vraiment pas être considérés comme des aéronefs. Ils ne laissent pas au parachutiste le minimum de pouvoir de direction qui en ferait des appareils « capables de se diriger dans les airs » ; quant à « s'élever dans les airs » il n'en est pas question : un parachute a une seule possibilité, la descente ; celle-ci ne peut même pas être précipitée ou ralentie comme il est possible de le faire avec un ballon.

Pourra-t-on voir dans les parachutes des objets se détachant de l'aéronef ? je ne le crois pas : au moment où le parachutiste quitte l'avion, le parachute n'est pas déployé ; ce n'est pas le parachute mais le corps humain qui se détache de l'avion. Le parachute n'étant ni un aéronef, ni un objet se détachant de l'aéronef, n'est donc pas soumis aux dispositions de l'article 53 de la loi du 31 mai 1924 ; la seule responsabilité possible sera celle du droit commun.

On peut se demander quel est l'article du code dont les dispositions permettront de réparer les dégâts causés soit par le parachutiste, soit par le parachute.

(1) *Les Ailes*, 1933, n° 624, p. 12.

Dans le premier cas, le dégât est causé par le corps du parachutiste ; on ne pourra pas appliquer la présomption de faute de l'article 1384-1° puisque la jurisprudence n'admet pas que cette présomption soit appliquée au dommage causé par un corps humain ; il faudra la faute du parachutiste et cette preuve ne sera que rarement possible ; elle le serait dans le cas où un aviateur a été mis dans l'obligation de descendre en parachute à la suite de vols d'acrobatie au-dessus d'une agglomération ou en raison de tout autre acte interdit par l'autorité.

Dans le second cas, l'accident a été causé par le parachute même ; si léger que soit un parachute il peut néanmoins détériorer une antenne de poste émetteur de T. S. F., causer un court-circuit entre des lignes à haute tension et par suite un incendie dans une usine alimentée par la ligne. Les dispositions de l'article 1384-1° pourront s'appliquer : la victime ne sera pas obligée de prouver la faute. D'après la jurisprudence courante au sujet de la détermination du gardien de l'article 1384-1°, le responsable sera le propriétaire, que ce soit le parachutiste ou la société qui l'emploie.

Pour que le parachute même cause l'accident, il faut généralement qu'il se soit ouvert. Il peut arriver néanmoins que, le parachute ne s'ouvrant pas, on applique les dispositions de l'article 1384-1° : c'est dans le cas où le parachute n'est pas fixé directement sur le corps de l'homme mais sur une nacelle ou sur une cabine ; cela a été réalisé dans des essais faits récemment de cabines munies de parachutes et détachables de l'aéronef.

Il en sera tout différemment pour le jet d'objets munis de parachutes (jet du courrier par exemple). Si, d'après

M. P.-E. Flandin (1), ce jet ne rentre pas dans la catégorie des jets prohibés de l'article 54 parce qu'il se produit au-dessus des aérodromes, il n'en est pas moins vrai qu'il peut donner lieu à la responsabilité de l'article 53 en cas de dommage.

Tous les aéronefs sont soumis à cette responsabilité quelle que soit leur qualité ; les dispositions formelles de l'article 2 de la loi de 1924 soumettent les aéronefs militaires et les aéronefs d'Etat aux règles relatives à la responsabilité du propriétaire et de l'exploitant, alors qu'ils sont soustraits à l'application de toute autre règle établie par la loi de 1924.

Cette responsabilité spéciale n'est encourue, dit l'article 53, que lorsque l'aéronef est « en évolutions ». Il est évidemment inutile d'instituer un régime spécial lorsque l'aéronef est dans son hangar. S'il arrive un accident, les dispositions du droit commun suffiront à régler la réparation du dommage. Le point délicat est de savoir à quel moment l'aéronef est en évolutions. Si c'est du moment où il décolle jusqu'au moment où il prend contact avec le sol, la loi aurait une portée des plus réduite puisque les accidents d'envol et d'atterrissage, points névralgiques dans le voyage d'un avion, seraient régis par les dispositions du droit commun.

En fait, les auteurs et la jurisprudence sont d'accord sur ce point : les opérations d'envol et d'atterrissage doivent tomber sous les dispositions de la loi de 1924 ; mais tandis que MM. H. et L. Mazeaud (2) considèrent que seuls les déplacements au sol préparatoires à l'envol ou consécutifs à l'atterrissage, mouvements intimement liés au vol, donnent lieu à l'application des dispositions de l'article 53, la

(1) Rapport à la Chambre des Députés.

(2) H. et L. Mazeaud. *Traité de responsabilité civile*, t. II, p. 285 et suiv. (éd. 1934).

jurisprudence juge comme avion en évolution tout appareil qui se meut par ses propres moyens. Ainsi dans le cas où un avion sort de son hangar et va prendre le départ ou bien après avoir atterri fait le tour du terrain, pour MM. H. et L. Mazeaud, les dispositions de l'article 1384 du Code Civil devaient s'appliquer seules ; pour la jurisprudence c'est celles de la loi de 1924 qui s'appliqueront.

Il y a un arrêt de la Chambre criminelle du 6 mars 1931 (1) particulièrement net à cet égard. Il s'agissait d'un accident mortel survenu sur la place du Crotoy. Un médecin qui se promenait sur la grève avait péri victime d'un aéronef roulant sur la plage pour gagner depuis son hangar un aérodrome distant de plus de 3 km. La Cour d'Appel d'Amiens, le 5 décembre 1929, avait admis que « ce n'est qu'au moment où le pilote accélère son allure pour acquérir la vitesse nécessaire au décolllement de son avion que ce pilote peut être considéré comme prenant le départ », thèse assimilable à celle de MM. H. et L. Mazeaud. La Cour de Cassation a cassé cet arrêt considérant que « le pilote prend le départ à partir du moment où, l'hélice en action, l'aéronef commence par ses moyens propres à rouler sur le sol. »

Il y a là, pour MM. Mazeaud, une tendance excessive. Très justifiable dans le cas particulier (l'avion était en dehors de tout aérodrome), la définition de l'aéronef en évolution donnée par la Cour de Cassation pourrait l'être moins dans le cas d'un aéronef circulant à l'intérieur d'un aérodrome, car l'avion est alors comparable à une automobile circulant sur une route.

Pourtant un avion roulant à terre présente, pour les tiers,

(1) D. H. 1931.205. — S. 1932.1.153.

plus de danger qu'une automobile. Les circonstances de l'accident de la plage du Crotoy en sont la preuve. Le docteur, qui se tenait sur la place, avait vu arriver l'avion et ne s'était pas dérangé pensant que le pilote le voyait aussi. En réalité, celui-ci avait une visibilité réduite par l'empennage de son avion et n'apercevant pas le docteur, ne fit aucun détour pour l'éviter. On peut se demander si, même en l'ayant vu, il aurait pu l'éviter, un aéronef à terre étant moins maniable qu'une automobile.

Nous venons de parler d'évolutions d'aéronef causant un accident. Mais sans aller jusque là, les évolutions des aéronefs peuvent, par leur fréquence ou leur basse altitude, causer des dommages. M. Kaftal (1) se demande s'il y aurait lieu à appliquer dans ce cas la responsabilité renforcée de l'art. 53. « L'art. 53 rend l'exploitant de l'aéronef responsable pour les dommages causés par son appareil, sans distinguer s'ils ont été causés par accident ou par l'exploitation normale de l'aéronef », dit-il et s'appuyant sur les dispositions de l'article 19 de la loi de 1924 qui, dans un premier alinéa consacrent le droit de libre circulation des aéronefs au-dessus du territoire français et, dans un second, indiquent que cette circulation ne devra pas toutefois entraver le libre exercice du droit du propriétaire, il en conclut que les propriétaires de terrains survolés pourraient obtenir des dommages-intérêts en faisant simplement la preuve du dommage causé par l'aéronef. S'il est possible que les dispositions de l'article 53 s'appliquent en dehors de tout accident, les dispositions de l'article 19 ne paraissent pas concluantes, je dirai presque au contraire. Car enfin, si les dispositions de la loi interdisent à l'aéronef d'être

(1) *Revue Aéronautique Internationale*, n° 10, p. 405.

un sujet de gêne pour les propriétaires des terrains survolés, dès que l'aéronef nuit à un propriétaire, l'exploitant viole les dispositions de la loi et par conséquent est en faute. Il serait, en somme, possible de dire que les dispositions de l'article 19 établissent, dans le cas de survol gênant, une autre responsabilité que celle établie par les dispositions de l'article 53, responsabilité à base de faute, permettant la preuve contraire et celle de la force majeure ; mais il est douteux qu'une telle interprétation soit jamais admise par la jurisprudence ni même qu'elle ait été dans l'esprit du législateur.

D'autre part, il est évident que les dispositions de l'article 53 ne font aucune distinction entre les diverses natures de dommage ; les propriétaires des terrains survolés de façon gênante pourront donc demander des dommages-intérêts en s'appuyant sur cet article de la loi.

Deux cas bien différents sont alors possibles : Un docteur, par exemple, installe une maison de repos dans un pays tranquille, plus tard il voit un aérodrome s'établir contre sa propriété et il est obligé de déménager ou du moins de changer la destination de son bien (ce n'est point là un cas exceptionnel : les plateaux qui entourent Paris jusqu'à une centaine de kilomètres sont un terrain d'aviation idéal et, en même temps, l'air y étant plus pur et plus vif que dans les vallées, ils sont le siège de nombreux préventoriûms, maisons de santé...) ; le docteur pourra, en stricte justice, demander des dommages-intérêts. Mais supposons un second cas : la création de la maison de santé est postérieure à l'installation de l'aérodrome ; le docteur ne pourrait, semble-t-il, s'en prendre qu'à lui-même. Pourtant s'il le veut il aura le droit d'attaquer l'exploitant des avions qui lui causent une

gêne ; il est vrai que ce dernier pourra opposer au demandeur que la faute commise par celui-ci en choisissant inconsiderément l'emplacement de sa clinique entraine une atténuation de la responsabilité sinon sa suppression.

Les décisions de la jurisprudence sont rares à ce sujet. En 1913 (avant le régime de la loi de 1924 par conséquent), des propriétaires et des locataires de terrains situés près de l'aérodrome de Buc se plaignaient de troubles de jouissance et de dépeuplement de gibier d'une part et d'atterrissages intempestifs d'autre part. Le jugement (1) qui intervint ne paraît pas avoir fait une discrimination très nette entre les deux motifs pour allouer les dommages-intérêts. Une indication intéressante est peut-être donnée lorsque le tribunal n'accorde que les dépens à un des plaignants en déclarant que la preuve du dépeuplement de la chasse est insuffisante. Est-ce à dire qu'en cas de dommages prouvés de façon évidente il aurait accordé d'importants dommages-intérêts ? Le jugement s'appuie sur les dispositions de l'article 1382 : le tribunal a jugé qu'il y avait faute. Ce n'est donc pas dans le cadre des dispositions de l'article 53.

MM. H. et L. Mazeaud (2) voient l'explication du petit nombre de procès sur ce point dans la rareté des cas et la difficulté de la preuve. Avec le développement de l'aviation, la possibilité de tels procès augmentera, mais la difficulté de la preuve retiendra toujours les demandeurs.

Il faut, en effet, non seulement prouver le dommage, preuve relativement facile, mais encore démontrer qu'il existe un lien entre ce dommage et le passage de l'aéronef et ici la tâche du demandeur devient beaucoup aisée.

(1) D. P. 1913.2.117.

(2) H. et L. Mazeaud. *Traité de responsabilité civile*, t. II, p. 285 et suiv. (éd. 1934).

« Personnellement, dit M. Kaftal, j'entrevois l'explication « dans le fait que le « sens de l'air » s'infiltré de plus en « plus dans les masses de la population qui, en se rendant « compte de l'immense utilité de la navigation aérienne, « consent à souffrir une petite gêne et quelques troubles, « pour ne pas entraver l'essor prodigieux de l'aviation. »

Il y a là, je crois, un peu trop de confiance dans la raison et la générosité de la nature humaine à notre époque, car l'observation montre que, de plus en plus, les procès en responsabilité se multiplient et que l'homme a tendance à chercher un responsable à tous les ennuis qui peuvent lui échoir.

Nous n'avons parlé jusqu'à maintenant que d'accidents causés aux personnes et aux biens situés à *la surface*. Seuls les dommages résultant de ces accidents peuvent donner lieu à des réparations. Entre aéronefs en évolution, cette responsabilité établie par les dispositions de l'article 53 ne joue pas. Le législateur l'a précisé dans l'article 52 : « Au cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément aux dispositions du Code civil ». La raison en est qu'entre deux aéronefs en évolution, il existe cette réciprocité dans le préjudice dont parle M. Ripert : la responsabilité exceptionnelle est inutile, le droit commun suffit. Mais dès que l'aéronef est immobilisé à la surface, si un autre aéronef en évolution lui cause un dommage, il y a lieu à la responsabilité de l'article 53.

Un autre cas se présente : deux aéronefs se heurtent dans les airs ; entre eux la responsabilité est celle du droit commun. Mais ils peuvent causer un dégât à la surface soit par les débris qui se détacheraient, soit par la chute même des

aéronefs. La loi de 1924 a passé sous silence le cas du tiers lésé en ces circonstances. Une responsabilité solidaire entre les deux aéronefs serait dans l'esprit de la loi, mais malheureusement le législateur ne l'a pas établie ; le tiers sera obligé de déterminer quel est l'avion qui lui a causé le dommage et l'on peut regretter cette lacune.

La grave responsabilité établie par l'article 53 ne peut être écartée ou atténuée que dans le cas de faute de la victime contribuant à l'accident. Encore faut-il que le dommage soit en relation directe avec la faute de la victime. Dans l'affaire de la plage du Crotoy que nous avons vu précédemment, la défense avait prétendu que le docteur, en ne s'écartant pas du chemin de l'avion avait commis une faute qui enlevait à ses héritiers tous droits à un dédommagement. La Cour se refusa à admettre cette défense, la cause première de l'accident étant non cette faute du docteur, mais la présence de l'aéronef en dehors d'un aérodrome.

Cette exigence rendra assez rare l'exonération complète de la responsabilité, mais il sera souvent possible d'atténuer celle-ci.

La loi n'admet pas d'autre excuse pour l'exploitant ; la force majeure n'est pas admise. D'ailleurs quelles pourraient être les manifestations de la force majeure : des événements atmosphériques ? ils font partie d'une exploitation aérienne, ce sont des risques acceptés par les exploitants ; l'ordre de l'autorité supérieure ? L'exploitant ne devrait pas en être responsable en stricte justice. Et cependant il faut que le dommage soit finalement supporté par quelqu'un. Ne vaut-il pas mieux que ce soit l'exploitant plutôt que la victime ?

Non seulement le législateur a désiré protéger tout particulièrement la victime en lui accordant une réparation dans

presque tous les cas, mais encore il a voulu lui faciliter la demande de cette réparation, lui laissant le choix pour intenter l'action entre le tribunal du défendeur et celui du lieu du dommage (article 56). Il y a à cette compétence des tribunaux civils une exception : c'est le cas des aéronefs d'Etat et des aéronefs militaires. Les demandes pour la réparation de dommages causés par ces appareils doivent en effet être soumises aux tribunaux administratifs. S'il n'y a pas de faute de la part du pilote tout se passe comme devant les tribunaux civils. S'il y a faute, la victime peut s'adresser à son gré au coupable ou à l'Etat ou aux deux. Mais dans ce dernier cas, pour éviter un cumul d'indemnités, au moment du règlement par l'Etat : « le paiement est subordonné « à la subrogation de l'Etat par les requérants jusqu'à « concurrence de l'indemnité accordée par le Conseil d'Etat, « aux droits qui résulteraient des condamnations prononcées « contre le pilote personnellement par l'autorité judiciaire. » (1).

Les dispositions de cette loi du 31 mai 1924 qui paraissent accomplir en tous points le but que s'était proposé le législateur, la protection de la victime, contiennent pourtant une lacune justement dans la réalisation de cette protection. La victime pourra obtenir devant les tribunaux une indemnité qui sera la réparation intégrale du préjudice causé, mais si elle se trouve en face d'un insolvable, cette indemnité sera illusoire, car même si l'avion qui a causé l'accident est resté intact (ce qui est fort rare dans les accidents importants), la valeur de cet appareil peut être de faible importance vis-à-vis du dommage causé.

(1) Conseil d'Etat, 9 novembre 1928, *Président Romieu*. R. D. A. 1929. p. 119.

Le remède eut été d'instituer une assurance obligatoire ou toute autre garantie équivalente. Mais il aurait été difficile d'instituer en aviation une assurance obligatoire, alors qu'elle n'a pas été encore établie pour les automobiles. Il sera beaucoup plus aisée de faire admettre par le Parlement une telle garantie si elle est instituée par un accord international.

CHAPITRE II

Législations étrangères.

Les indications les plus précises sur les législations étrangères en matière de responsabilité pour dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface sont données par le remarquable article (1) de M. A. Kaftal, Avocat à la Cour d'Appel de Varsovie. Ce juriste a étudié successivement les législations spéciales aéronautiques des pays suivants : France, Pologne, Etats-Unis d'Amérique, Grande-Bretagne, Italie, Allemagne. Nous n'avons pas cru pouvoir faire mieux que de puiser dans cet article la plus grande partie des notions exposées dans le présent chapitre.

ALLEMAGNE.

La responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface est régie par la loi aérienne du 1^{er} août 1922 (L. V. G.). Les mêmes textes réglementent aussi la responsabilité envers les voyageurs mais avec des différences dans l'application. Contrairement à la loi française du 31 mai 1924, la loi allemande n'institue pas, en cas de dommages aux tiers, une seule nature de responsabilité mais deux : les dispositions des paragraphes 19 et suivants établissent

(1) *Revue trimestrielle de droit civil*, 1933, fascicule n° 3. *Revue Aéronautique Internationale*, décembre 1933.

une responsabilité à base de risque qui s'applique dans les circonstances définies par la loi et qui est limitée à une somme fixe ; à côté de cette responsabilité, les dispositions du paragraphe 28 permettent l'application du droit commun (B. G. B.), c'est-à-dire la responsabilité à base de faute, plus difficile à prouver mais qui n'est limitée ni dans son étendue ni dans son champ d'application.

Tout homme qui crée un risque en doit supporter les conséquences. Ce principe a conduit le législateur allemand à établir la responsabilité du paragraphe 19. La force majeure, le fait d'un tiers autre que la victime ne pourront exonérer de cette responsabilité car la cause première de l'accident est l'existence de l'aéronef dans les airs. Pour que s'applique la responsabilité du paragraphe 19, la réunion de plusieurs circonstances est nécessaire : il faut un dommage causé par un accident dû à l'exploitation de l'aéronef et en liaison directe avec cette exploitation. L'aéronef est en exploitation dès qu'il est sous l'action des forces motrices, forces qui sont différentes suivant les sortes d'appareils. Pour l'avion, ce sera le vent et le moteur ; pour le dirigeable, le vent, le moteur et le gaz ; pour le ballon, le vent et le gaz ; pour le planeur, le vent. Le domaine d'application du paragraphe 19 est donc assez étendu puisqu'il comprend en plus du vol proprement dit non seulement les opérations de départ et celles d'arrivée mais encore tous les cas où, pour une cause quelconque (un essai, un déplacement par exemple), l'avion aura son moteur en marche ou sera sous l'influence du vent, le ballon sera gonflé de façon suffisante pour le départ.... Mais supposons un avion (de cela M. Kaftal ne parle pas), dont le moteur sera mis en marche à l'intérieur d'un hangar ou bien, dans une exposition, un avion dont on lancera l'hélice ; il sera évidem-

ment sous l'action d'une force motrice, mais il ne présentera pas alors un danger spécifiquement aérien. Le paragraphe 19 s'appliquera-t-il ?

Le dommage doit encore avoir été causé par un accident ; donc pas de responsabilité objective en cas de survol gênant des propriétés privées. Seul un événement fortuit entraînant soit une dégradation des biens, soit une atteinte à la vie ou à la santé des hommes peut donner naissance à la responsabilité objective. Il s'ensuit également que seuls les dommages aux choses corporelles pourront donner lieu à répartition. Les biens incorporels ne peuvent pas subir d'accidents.

Enfin le dommage doit être en raison directe de l'exploitation. Pour en juger, la doctrine allemande applique ici la théorie de la causalité adéquate, théorie que M. Demogue explique ainsi (1) : « une condition pour être qualifiée de « cause doit rendre objectivement possible la même conséquence par sa seule apparition. Plus une cause rendra « un résultat probable, plus elle devra être qualifiée d'adéquate. » Si le dommage est bien causé par l'aéronef, mais dans des circonstances telles qu'il aurait aussi bien pu l'être par tout autre chose et si l'aéronef ne peut pas, dans les mêmes conditions, reproduire ce dommage, les dispositions du paragraphe 19 ne s'appliqueront pas.

Ces dispositions attribuent la responsabilité du « détenteur » (le délégué allemand, dans les réponses aux questionnaires du C. I. T. E. J. A., l'appelait le « teneur ». C'est celui qui a la maîtrise et l'usage de l'aéronef, qui organise et contrôle les sorties de l'appareil. Le propriétaire qui n'est pas en même temps détenteur n'est responsable

(1) Cité par A. Kaftal. *Revue Aéronautique Internationale*, décembre 1933.

que de sa faute. En cas d'usage illégitime, le détenteur légitime qui a pris toutes les précautions utiles pour éviter le vol ne pourra être tenu des accidents qui surviendraient aux tiers. En cas d'usage légitime le détenteur ne peut être exonéré que par la faute de la victime. Il est inutile qu'il cherche à apporter la preuve d'une absence de faute. Pour savoir dans quelle mesure la faute de la victime a contribué au dommage, on fait également appel ici à la causalité adéquate ; que la faute de la victime soit la cause de l'accident ou qu'elle ait, après l'accident, augmenté ce dommage, on pourra écarter ou diminuer la responsabilité du détenteur.

Pour compenser en faveur du détenteur les conséquences de cette responsabilité rigoureuse, les dispositions du paragraphe 23 limitent celle-ci à la somme de 25.000 marks-capital pour une victime ; dans le cas où il y a plusieurs victimes, le total des indemnités ne devra pas excéder 75.000 marks-capital. La réparation des dommages aux biens sera limitée à la somme de 5.000 marks. Le maximum d'indemnités possible pour un seul accident sera donc 80.000 marks. Il est assez étonnant de voir quelle faible somme est consacrée à la réparation des dommages aux biens par rapport à celle qui est attribuée aux personnes ; pourtant un aéronef peut causer à des biens des dégâts considérables (incendie, explosion), tandis que les accidents causés aux personnes par les aéronefs ont une importance de l'ordre de celle des accidents d'automobiles. Il est vrai que si le propriétaire trouve cette somme insuffisante, il a toujours la ressource de démontrer la faute et d'obtenir ainsi un dédommagement complet.

En effet, à côté de la responsabilité du paragraphe 19, les dispositions du paragraphe 28 permettent de recourir au

droit civil (B. G. B.). La victime usera de cette latitude dans trois cas : lorsqu'une ou plusieurs des circonstances exigées pour l'application de la responsabilité à base de risque font défaut ; lorsque, jugeant le maximum de l'indemnité insuffisant pour couvrir le dommage qui lui a été causé, le demandeur espère parvenir à démontrer la faute du détenteur, du pilote, ou de toute autre personne, afin de réaliser un dédommagement complet ; encore lorsqu'il veut assigner le patron d'un pilote fautif. Dans ces trois cas, le demandeur devra faire la preuve de la faute du défendeur et il sera permis à celui-ci de présenter la preuve contraire ; par exemple, dans le cas où l'assigné sera l'employeur, il pourra démontrer qu'il a apporté tous les soins nécessaires au choix et à la surveillance du pilote, ou le dommage se serait produit même dans le cas où ces soins auraient été réellement pris (paragraphe 831 B. G. B.) (1).

En cas de collision causant un dommage aux tiers, chacun des deux détenteurs est considéré comme responsable, mais sa responsabilité est limitée. S'il est possible de déterminer quel aéronef a causé la collision, le patron du pilote de cet aéronef répond de façon illimitée même en l'absence de faute du pilote, mais il peut faire la preuve dont il a été question ci-dessus. Enfin demeure toujours la responsabilité illimitée en cas de faute soit du pilote, soit du détenteur. Ces divers répondants sont solidaires vis-à-vis de la victime (paragraphe 830, 840, alinéa 1, B. G. B.). Mais le partage de l'indemnité n'est pas réalisé entre le pilote et le patron ; le pilote seul doit finalement régler l'indemnité. De même entre le détenteur responsable suivant le paragraphe 19 et

(1) C. I. T. E. J. A. Réponse du délégué allemand au questionnaire concernant la collision d'aéronefs.

un débiteur fautif, ce dernier sera le responsable définitif. Enfin pour partager le paiement de l'indemnité entre les deux détenteurs, il faut déterminer la cause prépondérante de la collision.

Dans le but d'assurer l'indemnisation certaine des victimes, les dispositions du paragraphe 29 L V G exigent du détenteur de l'aéronef, avant la mise en service de celui-ci, la preuve qu'il a contracté auprès d'une Compagnie autorisée dans le Reich une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui lui incombe d'après les dispositions du paragraphe 19 ; le législateur avait prévu, pour remplacer cette assurance, la consignation d'une somme de 80.000 marks ; mais ce dépôt ne se pratique pas ; l'immobilisation de 80.000 marks par aéronef serait une gêne trop considérable pour le détenteur.

M. Kaftal indique deux lacunes graves dans la loi allemande qui établit par ailleurs un système assez pratique : la victime n'a pas de recours direct contre l'assureur ; la police d'assurance ne couvre ni le cas où les papiers de bord ne sont pas en règle, ni le cas d'un emploi illégitime, deux circonstances pourtant où la victime n'est pas moins intéressante.

GRANDE-BRETAGNE.

La réparation des dommages causés aux tiers à la surface par les aéronefs est réglementée par l'Air Navigation Act qui fut promulgué en 1920. Appliqué d'abord à l'Angleterre, au Pays de Galles, à l'Ecosse et à l'Irlande du Nord, cet Act eut son application étendue aux colonies et aux territoires sous mandat, et il fut enfin adopté par l'Etat libre d'Irlande.

Comme définition de l'aéronef, le législateur anglais a

admis celle de l'annexe D de la Convention de Paris du 13 octobre 1919. Rappelons que cette définition, consistant en une énumération, élimine de ce fait les appareils omis et en particulier les planeurs et les parachutes. D'après M. Kaftal, la Grande-Bretagne, signataire de la Convention, se trouvait obligée de définir le mot aéronef de la même façon que celle-ci. Si tant est que cette obligation existe, elle ne me semble pas avoir gêné les législateurs français qui préférèrent établir un texte plus général. D'ailleurs la Convention de 1919 ne prétendait pas réglementer la législation intérieure des Etats et au point de vue des rapports internationaux la définition adoptée par le Parlement français ne peut causer aucune gêne puisqu'elle apporte un élargissement de la première formule.

Les aéronefs militaires, les aéronefs destinés uniquement au service civil de la Couronne et les aéronefs appartenant au Roi ou employés par lui pour son usage personnel sont soustraits par la section 18 à l'application de l'Air Navigation Act.

La responsabilité qui incombe en cas d'accidents aux tiers est établie par la section 9 de la même loi. M. Kaftal en cite la partie essentielle :

« Là où il y aura dégâts matériels ou pertes, causés par
« un aéronef en vol, au décollage ou à l'atterrissage, ou
« par un occupant d'un tel aéronef, ou par un objet tombant
« de cet aéronef, à toute personne ou à toute propriété sur
« terre et sur l'eau, il pourra être exigé du propriétaire de
« l'aéronef des dommages-intérêts pour les dégâts ou pertes
« correspondants, sans qu'il soit besoin pour cela de preuve
« de négligence, d'intention ou autre raison déterminante
« chez lui, tout comme si ces dégâts ou pertes avaient été

« réellement causés de propos délibéré ou par négligence, « sauf au cas où ils seraient dûs, en totalité ou en partie, à « la négligence de la personne qui en aura souffert. »

Ce texte, assez long, prête malheureusement à de nombreuses interprétations. Les commentateurs y découvrent à peu près tout, depuis un principe de responsabilité absolue jusqu'à une simple présomption de faute du propriétaire. M. Kaftal donne ses préférences à cette dernière interprétation, il fait remarquer que si le législateur britannique avait désiré établir une responsabilité absolue, il aurait rédigé un texte court où il aurait même introduit le mot « responsabilité absolue ». Ceci ne paraît pas probant, car plus haut dans le même texte, au lieu de citer tous les dommages possibles, le législateur aurait pu établir une formule plus générale comme celles des législations française ou allemande.

Il semble bien que le texte anglais établisse une responsabilité absolue : tout se passe, déclare le législateur, comme si le propriétaire de l'avion était en faute et la seule exception qui paraît admise est celle de la faute de la victime. Mais comme aucun jugement n'est intervenu sur la question, on ne peut savoir quelle interprétation sera reconnue par la jurisprudence.

Cette responsabilité imprécise incombe au propriétaire, mais elle lui est ôtée en cas de location *bona fide* pour un minimum de quatorze jours et à la condition que le propriétaire n'ait à son service aucun membre de l'équipage. La responsabilité passe alors au locataire.

Le droit anglais ne fait aucune distinction entre le dommage direct et le dommage indirect. C'est une question de fait que doit trancher le tribunal.

Suivant l'interprétation que l'on aura admise pour la sec-

tion 9, le propriétaire aurait plus ou moins de facultés pour s'exonérer de sa responsabilité. Dans tous les cas, la négligence de la victime est la principale excuse mais suivant que cette négligence a été la cause du dommage ou qu'elle a contribué à celui-ci, ou enfin qu'elle n'aurait pu causer le dommage, la responsabilité du propriétaire est écartée, est diminuée ou reste entière. Si l'on admet que les dispositions de la section 9 établissent une simple présomption, il sera permis de faire la preuve contraire et d'invoquer la force majeure, ou le fait d'un tiers.

ETATS-UNIS.

La Constitution des Etats-Unis présente cette particularité que le pouvoir législatif est partagé entre le gouvernement fédéral et les Etats particuliers. En matière de responsabilité aérienne, les lois fédérales ne paraissant pas suffisantes, un Comité de droit aérien elabora un texte nommé *Uniform State law of Aeronautics*, dont la section 5 régit la responsabilité pour les dommages causés aux tiers à la surface. A l'heure actuelle, la section 5 est adoptée par dix-sept Etats ; quatre Etats ont des lois spéciales, les autres appliquent le droit commun.

La section 1 de l'*Uniform State law of Aeronautics* définit le mot « aircraft » (aéronefs) : ce sont les ballons, avions, hydroplanes et tous autres véhicules employés pour la navigation aérienne et la même section 1 précise que la loi ne s'applique pas aux hydravions évoluant sur la surface de l'eau ou immédiatement au-dessus.

La section 5 établit une responsabilité absolue, mais elle détermine strictement la durée d'application. En effet, pour qu'il y ait responsabilité, le dommage doit être causé par

l'ascension, la descente ou le vol de l'aéronef, ou par le jet d'un objet depuis l'appareil. Le moment où l'avion roule sur le sol afin de prendre son élan pour l'envol et celui où l'avion roule sur le sol par l'effet de la vitesse acquise après descente, sont compris dans les termes ascension et atterrissage.

Cette responsabilité est à la charge du propriétaire mais, en cas de location, le locataire est également responsable. La jurisprudence attribue ici un sens tout particulier au mot propriétaire ; elle l'emploie pour désigner celui qui, au moment de l'accident, exploitait, contrôlait et gardait l'objet et non pas le détenteur d'un droit absolu de propriété. Il en résulte que lorsque le titulaire du droit de propriété laissera l'usage et la direction de l'aéronef à une autre personne, cette dernière sera responsable. M. Kaftal ajoute : à l'exception du cas de louage expressément mentionné par la section 5. Cette solution me paraît un peu étrange. Le propriétaire d'un avion prête à son ami son appareil, pour un assez long voyage, il lui en abandonne le contrôle et la direction : il ne sera pas responsable. Supposons, au contraire, qu'il reçoive un loyer pour laisser à autrui le même usage de son aéronef : il sera responsable. Pour que cette différence de traitement paraisse équitable, il faut admettre que la responsabilité absolue établie par la section 5 est basée sur le profit.

Une telle responsabilité parut excessive à beaucoup d'Etats. Les Etats de Pensylvanie et d'Idaho établirent une présomption de faute. Dans l'Arizona et le Connecticut, la responsabilité est à base de négligence, mais le pilote est le premier responsable et la responsabilité de son commettant est subsidiaire. La rigueur de la section 5 amena enfin d'autres Etats à préférer le droit commun.

Dans ce cas, pour que s'établisse un droit à la réparation, il faut qu'il y ait négligence de la part du propriétaire et que la négligence ait causé l'accident. Cette double preuve serait des plus difficiles et bien peu de dommages seraient réparés si une doctrine courante dans le droit anglo-saxon, celle de la règle « *res ipsa loquitur* » n'opérait un renversement de la preuve. Cette règle suppose en cas d'accident deux faits : le propriétaire a été négligent ; sa négligence a causé l'accident. Mais il faut que l'aéronef soit resté sous le contrôle du propriétaire ou de ses préposés et que l'accident puisse provenir de leur négligence.

Le propriétaire peut, à l'encontre de ces présomptions, prouver soit que ni lui ni ses préposés n'ont commis de négligence, soit que leur négligence n'a pas causé le dommage. Il sera également exonéré s'il apporte la preuve, soit de la faute d'un tiers, soit celle de la force majeure et à plus forte raison celle de la faute de la victime.

Il s'agissait jusqu'à maintenant de dommages causés par accident ; dans le cas où il s'agit de la gêne que cause le survol fréquent des aéronefs, la jurisprudence n'est pas très nette ; néanmoins, au cas où des animaux effrayés par le bruit d'un aéronef blessent des personnes, il a toujours été accordé des indemnités.

Grâce à la règle « *res ipsa loquitur* », le droit commun n'exige pas de la part de la victime de preuves difficiles à apporter, mais il est pourtant plus favorable au propriétaire que la Section 5, puisqu'il lui permet de faire la preuve contraire, celle de la force majeure ou du fait d'un tiers, excuse que ne connaît pas la Section 5.

ITALIE

Jusqu'à présent, pour réglementer la réparation des dom-

mages causés aux tiers à la surface, reste en vigueur la loi du 20 août 1923. Cette loi a abrogé un décret-loi du 27 novembre 1919 qui instituait une présomption de responsabilité à l'encontre de l'auteur du dommage, du commandant et du propriétaire, présomption que l'on ne pouvait écarter que par la preuve de la force majeure.

La loi du 20 août 1923 établit un régime tout différent : elle institue une responsabilité de droit commun subjective, illimitée, basée sur la faute, et laisse la charge de la preuve à la victime.

Il n'y a qu'une seule exception : le jet et la chute d'objets ou de lest détermine une responsabilité objective, mais il est permis de faire la preuve de la force majeure.

Cette interprétation de la loi, qui, d'après M. Kaftal, est celle de M. Ambrosini, avocat professeur de droit à l'Université de Pérouse, et de nombreux juristes, ne rallie pas tous les suffrages puisque certains commentateurs voient, dans cette loi, un principe de responsabilité absolue, d'autres, une simple présomption de faute.

Dans tous les cas où le propriétaire peut être responsable objectivement, la loi lui laisse la faculté d'abandonner son aéronef. Comme la responsabilité objective n'a lieu qu'en cas de jet ou de chutes d'objets, l'aéronef peut être intact et ainsi le dédommagement offert sera sérieux,

Aucune action n'est reçue en cas de dommages causés par des avions militaires. Il y a, sur ce point, un arrêt (1) assez original en raison de l'infailibilité qu'il accorde aux autorités militaires et qu'il n'est plus d'usage de voir accorder à notre époque : « Si le dommage est causé par des avions

(1) Cour d'Appel de Florence, 10 novembre 1928, *Revue générale du droit aérien*, 1932, p. 461.

« militaires, l'enquête sur la culpabilité implique un blâme
« de la conduite des autorités militaires en matière de tech-
« nique, conduite pour laquelle elles jouissent d'un pouvoir
« discrétionnaire ; il s'ensuit que l'action en indemnité est
« irrecevable. »

Fait à noter en passant : cet arrêt donne une nouvelle interprétation de la loi sur la navigation aérienne. Les dispositions de la loi de 1923 n'établiraient pas à la charge du propriétaire de l'avion, une présomption de responsabilité fondée sur le rapport de propriété, mais seulement la présomption de solidarité du propriétaire.

POLOGNE.

La responsabilité en cas de dommages causés aux tiers est réglementée par un décret du Président de la République du 14 mars 1928. Ce décret établit une double présomption : présomption de faute à l'encontre du propriétaire et présomption d'un lien de causalité entre cette faute et l'accident. Mais le défendeur peut s'exonérer en prouvant la faute de la victime, la force majeure ou encore le fait qu'il a pris toutes les mesures de sécurité propres à éviter l'accident.

Le propriétaire est présumé responsable sauf en cas de location inscrite au registre national des aéronefs (c'est alors le locataire qui est responsable), et sauf le cas d'usage illécite, auquel cas le propriétaire de l'avion est responsable solidairement avec le détenteur illégitime jusqu'à ce qu'il ait prouvé la soustraction frauduleuse.

Cette responsabilité est encourue pendant tout le temps d'emploi de l'aéronef. Ce temps comprendra non seulement le vol, mais encore le moment où l'appareil est en exploi-

tation, sur le sol ; le régime de la loi aérienne cessera seulement lorsque l'aéronef sera dans son hangar ou qu'il sera immobilisé.

D'après M. Kaftal, la loi spéciale aéronautique institue un régime de responsabilité moins sévère que celui du droit commun, car si le propriétaire était considéré comme le gardien de l'article 1384, il ne pourrait opposer au demandeur que la force majeure et la faute de la victime.

*
* *

Nous avons trouvé dans ces diverses législations de pays à grand trafic aérien, toute la gamme, si l'on peut dire, des responsabilités, depuis une responsabilité à base de risque illimitée (celle qu'établit la loi aérienne française) jusqu'à une responsabilité à base de faute, moins sévère que celle de droit commun (Pologne).

La même incertitude, les mêmes différences d'appréciation, ainsi que, parfois, des innovations intéressantes, se retrouvent dans les législations de tous les pays qui ont cru devoir adopter des lois spéciales en matière aéronautique. Nous avons vu que l'Italie admettait pour les dommages aux tiers la responsabilité à base de faute, excepté dans le cas du jet qui donnait lieu à une responsabilité à base de risque ; le Siam n'admet la responsabilité à base de faute que pour le jet et il réserve la responsabilité à base de risque en cas d'atterrissages sur un terrain non approprié (l'idée de traiter différemment les accidents sur les aérodromes et les accidents en pleine campagne sera reprise à la Conférence de Rome par plusieurs délégations). La loi mexicaine sur l'aéronautique civile, du 12 juillet 1930, qui

institue une responsabilité limitée basée sur une présomption de faute que l'on peut détruire en prouvant la force majeure, le hasard ou le fait que l'on a pris toutes les mesures raisonnables, techniques et matérielles pour éviter le dommage, ou encore, ce qui est intéressant et mériterait peut-être d'être généralisé, le fait que le vol a été ordonné par l'autorité (article 103) (1) (fait du prince).

Malgré les différences de points de vue que présentent ces lois, elles témoignent toutes de la nécessité d'établir un régime spécial, en cas de dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface ; c'est une reconnaissance anticipée de l'utilité de la Convention de Rome.

(1) *Revue du droit aérien*, 1930, p. 707.

TITRE II

La Convention de Rome.

CHAPITRE PREMIER

La préparation de la Convention.

Depuis plusieurs années, dans les conférences internationales s'occupant d'aéronautique, les délégués avaient fait ressortir l'utilité d'un régime unique concernant les dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface. Il en avait été question à la Conférence de Paris de 1919, à la Conférence de La Haye de 1921. A cette dernière Conférence les délégués avaient émis le vœu suivant : (1)

« Dans le cas de pertes ou de dommages quelconques causés par un aéronef à des personnes ou à des propriétés sur terre ou sur l'eau, le propriétaire et l'affrèteur seront solidairement responsables sans qu'il soit nécessaire de prouver une négligence de leur part pour cette perte ou ce dommage, moyennant que le dommage ou la perte n'aient pas été causés par la négligence de la personne qui les a subis ou que cette négligence n'ait pas contribué à la perte ou au dommage. »

(1) *Revue juridique internationale de locomotion aérienne*, 1926, p. 110.

On trouve ici déjà l'idée essentielle de la future Convention de Rome : responsabilité de plein droit avec exonération en cas de faute de la victime.

Enfin les délégués de la première Conférence internationale de droit privé aérien, tenue à Paris en octobre 1925, avaient ajouté à la suite de la motion préconisant la construction du C. I. T. E. J. A., une stipulation ainsi conçue :

« La Conférence émet le vœu que les premières questions « étudiées par ce Comité soient :

« Dommages causés par les aéronefs aux biens et aux personnes sur le sol ;

« Assurance obligatoire...

Dès sa première session, en mai 1926, le C. I. T. E. J. A. avait nommé quatre commissions qui s'étaient partagé la préparation des divers projets dont la Conférence internationale de droit privé aérien de 1925 avait souhaité l'étude. C'est à la troisième commission qu'était échu le soin d'étudier la question de la responsabilité en cas de dommages aux tiers et celle de l'assurance obligatoire. Le résultat des travaux des commissions était présenté au C. I. T. E. J. A. lors de ses réunions, qui avaient lieu à peu près tous les dix mois ou douze mois (1).

Il est nécessaire, avant l'ouverture d'une Conférence, que

(1) Conférences internationales de droit privé aérien et sessions du C. I. T. E. J. A. jusqu'en juin 1933 :

Conférence internationale de droit privé aérien, Paris, octobre 1925.

Première session du C. I. T. E. J. A., Paris, mai 1926.

Troisième session du C. I. T. E. J. A., Madrid, mai 1928.

Quatrième session du C. I. T. E. J. A., Paris, mai 1929.

Deuxième session du C. I. T. E. J. A., Paris, avril 1927.

Deuxième conférence internationale de droit privé aérien, Varsovie, octobre 1929.

Cinquième session du C. I. T. E. J. A., Budapest, octobre 1930.

Sixième session du C. I. T. E. J. A., Paris, octobre 1931.

Septième session du C. I. T. E. J. A., Stockholm, juillet 1932.

Troisième conférence internationale de droit privé aérien, Rome, mai 1931.

les délégués aient admis quelques principes qui serviront de base et auxquels pourra se rattacher toute la discussion. Le rôle du C. I. T. E. J. A. était justement le choix et l'étude de ces quelques « principes inspireurs du projet », comme les appelle M. Ambrosini (1).

Ce choix s'avéra d'ailleurs assez délicat, des divergences profondes séparant les délégués sur de nombreuses questions. L'entente fut à ce point difficile que le projet de Convention ne put pas être présenté à la Conférence de Varsovie en 1929, comme le C. I. T. E. J. A. en avait eu primitivement l'intention, mais seulement quatre ans après, à la Conférence de Rome de 1933.

Nous allons voir comment se sont fixés peu à peu les principes essentiels qui caractérisent le projet de Convention présenté par le C. I. T. E. J. A. Ces principes sont la responsabilité de l'exploitant, la limitation de cette responsabilité, la garantie du paiement de l'indemnité, la responsabilité illimitée en cas de faute. Ces différents points découlent les uns des autres : la responsabilité à base de risque, trop dure en principe, a conduit en pratique à la limitation ; ces deux principes ont commandé la responsabilité de l'exploitant, enfin l'établissement d'une limitation a été plus facilement admis avec le correctif de la responsabilité illimitée en cas de faute.

*
* *

Le projet est basé sur le principe du risque, c'est-à-dire qu'il établit une responsabilité sans faute, ou si l'on veut une responsabilité objective.

(1) Ambrosini. Avant-projet de convention. *Revue générale de droit aérien*, 1933, p. 434.

Cette responsabilité particulièrement sévère pour celui sur qui elle pèse est une création relativement récente du droit : elle ne date guère que du xix^e siècle. C'est Ferri et l'école positiviste italienne qui avaient commencé à parler d'une responsabilité indépendante de toute faute : « L'homme est responsable de ses actes par le seul fait qu'il les a accomplis » (Ferri) (1). Mais il avait fallu le développement du machinisme pour donner une portée pratique à la théorie du risque ; elle avait servi alors à tenter d'accorder à l'ouvrier, victime d'un accident du travail, un dédommagement, même en dehors de toute faute du patron. C'est dans ce but qu'elle fut introduite et soutenue en France par MM. Saleilles et Josserand (2). Mais ces auteurs et d'autres juristes subissaient également une influence philosophique. Ils voulaient « jeter par dessus bord le côté psychologique « du droit » (Saleilles).

La théorie du risque comporte principalement une partie négative : la faute n'est plus considérée comme base de la responsabilité civile ; celle-ci peut exister sans faute. Mais si la faute n'existe plus comme critère de la responsabilité civile, il faut en trouver un autre et c'est le choix de cet autre critère qui divise les partisans de la théorie du risque.

M. Ripert avait autrefois proposé le critère de l'acte anormal ; mais n'est-ce pas revenir un peu à la faute, l'acte anormal ressemble étrangement à l'acte imprudent. D'autres auteurs auraient voulu substituer le profit à la faute comme fondement de la responsabilité civile. C'était un système analogue au système allemand de la responsabilité

(1) Cité par H. et L. Mazeaud. *Traité de la responsabilité civile*, t. I, p. 75 et suiv. (éd. 1934).

(2) Voir H. et L. Mazeaud. *Traité de la responsabilité civile*, t. I, p. 358 et suiv. (éd. 1934).

du fait de l'exploitation, mais l'emploi de ce critère ne peut guère trouver de justification que dans un domaine industriel.

La théorie du risque qui a eu de nombreux défenseurs paraît rencontrer moins d'enthousiasme à l'heure actuelle. En dehors de l'imprécision du critère de la responsabilité, des juristes lui reprochent encore d'être sociale ou antisociale car, disent-ils, elle condamne toute initiative ayant des répercussions sur autrui (1).

Presque toutes les législations basent la responsabilité civile sur la faute ; non seulement les législations établies depuis de longues années, mais encore d'autres qui, créées ou refondues à une époque proche de la nôtre, auraient pu être établies sur une théorie moderne. C'est ainsi que l'on trouve une responsabilité à base de faute dans le Code Civil allemand à l'article 823 § 2 et dans le Code fédéral suisse des obligations à l'article 41. Il n'y a à cette règle qu'une seule exception : c'est l'article 403 du Code Civil soviétique et, comme le font remarquer MM. H. et L. Mazeaud, ceci ne peut être considéré comme une recommandation pour la théorie du risque.

Cette théorie peut pourtant avoir une certaine utilité dans des cas spéciaux, en particulier lorsqu'un déséquilibre trop considérable existe entre les situations respectives de la victime et de l'auteur du dommage ; nous trouverons justement ce déséquilibre lorsqu'un aéronef cause un dommage à un tiers à la surface.

Lorsqu'en octobre 1926, M. Ambrosini a établi, pour la troisième commission du C. I. T. E. J. A. (2), un question-

(1) Voir Niboyet. Cours de droit civil pour le diplôme d'études supérieures à la Faculté de Droit de Paris. Années 1930-1931.

(2) Commission chargée de l'étude de la responsabilité au cas de dommages aux tiers.

naire, au sujet de la responsabilité pour les dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, une des premières questions posées a été celle de savoir si l'on estimait préférable le système de la responsabilité objective (théorie du risque) ou au contraire le système classique de la responsabilité subséquente au dol ou à la faute de l'auteur du dommage. Nous avons déjà vu que beaucoup d'Etats possédant une législation spéciale en matière aéronautique, avaient établi en cas d'accidents aux tiers une responsabilité à base de risque, mais quelques autres (Italie, Etats d'Amérique ayant rejeté la section 5 de l'Uniform State Law of Aeronautics, Pologne) ne reconnaissaient que la responsabilité à base de faute ou de négligence. Pourtant, à l'unanimité, la troisième commission décida l'adoption du principe du risque. C'est que, suivant les mots mêmes de M. Ambrosini, il existe « une conscience juridique internationale conformément à laquelle le fondement de la responsabilité des dommages causés par les aéronefs aux personnes et aux biens se trouvant à la surface, ne doit pas être recherché dans le dol ou dans la faute de celui qui a causé le dommage, mais dans le fait même du dommage quelle qu'en soit la cause (1). » Et comme raisons justifiant l'adoption de la théorie du risque, M. Ambrosini indique d'abord la position éminente de l'aéronef qui, le mettant à l'abri de toute lésion venant du sol et lui laissant au contraire la possibilité de causer des dommages à la surface crée un déséquilibre en sa faveur ; ensuite l'impossibilité presque absolue pour la victime de fournir la preuve de la faute de l'aéronaute ; enfin le fait d'employer une machine créant pour

(1) C. I. T. E. J. A. Rapport de la Troisième Commission présenté par le professeur A. Ambrosini en exécution de la déclaration du 21 mai 1926.

le public des risques spéciaux qu'il est juste de garantir (1). Il y eut même quelques juristes (M. Pittard, délégué de la Suisse, entre autres) pour voir dans l'adoption du principe du risque le corollaire de la liberté de survol des propriétés privées accordée aux aéronautes.

Il est d'autant plus étonnant qu'aucune opposition ne se soit élevée parmi les délégués que, lors du questionnaire, la limitation de la responsabilité n'étant pas encore admise, mieux, étant refusée, certains délégués auraient pu craindre d'imposer une charge excessive à l'aviation en général.

Mais cette unanimité était plus apparente que réelle. Les partisans d'une responsabilité à base de faute, même lorsque, dans des cas spéciaux, ils reconnaissent l'utilité d'une responsabilité à base de risque, considèrent toujours l'adoption d'une telle responsabilité comme un principe exceptionnel qu'il s'agit de compenser par ailleurs en faveur du responsable. Pour les autres juristes, la responsabilité à base de risque réalise simplement l'équilibre entre les situations par trop inégales de l'auteur du dommage et de la victime et, en conséquence, il y a lieu, d'après eux, lorsque l'équilibre est établi, de raisonner comme dans une situation normale. Le résultat fâcheux de cette différence d'appréciation fut justement les conséquences contradictoires qu'en tirèrent les délégués, ce qui rendit l'accord parfois difficile.

*
* *

Le projet de Convention présenté à la Conférence de Rome mettait cette responsabilité à la charge de l'exploitant, le propriétaire n'étant réputé exploitant que jusqu'à preuve du

(1) Compte rendu de la 4^e session du C. I. T. E. J. A., p. 105.

contraire ; quant à l'auteur du dommage, il n'en était pas question. Mais ce résultat simple n'avait pas été obtenu sans de nombreuses discussions qui donnèrent même lieu à des votes contradictoires.

Plusieurs solutions étaient possibles. Celle de la loi italienne de 1919 (1) qui avait établi une triple responsabilité solidaire entre le propriétaire, le commandant de l'aéronef et l'auteur du dommage. Celle de la loi française (2) pour qui l'exploitant seul est responsable, sauf le cas de location non inscrite au registre d'immatriculation (auquel cas particulier le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables), sans compter les solutions intermédiaires où pouvaient être responsables le propriétaire seul, le pilote ou l'auteur du dommage (3).

Un premier projet, en 1926, avait établi une responsabilité solidaire entre le propriétaire, l'exploitant et l'auteur du dommage. Mais peu après (novembre 1927) les délégués avaient déclaré ne pas régler la responsabilité de l'auteur du dommage et n'avaient rendu responsables solidairement que l'exploitant et le propriétaire. Puis, dans un autre rapport, M. Ambrosini revient à la triple responsabilité solidaire du propriétaire, de l'exploitant et de l'auteur du dommage.

Ces diverses variations s'expliquent pourtant avec facilité. Le premier projet, assez embryonnaire, ne traite pas encore de la limitation. La question est toute entière étudiée du point de vue de la victime. Or il est évident que l'intérêt de la victime est de trouver le plus de responsables possibles :

(1) Voir page 47.

(2) Voir page 18 et suiv.

(3) Par l'expression « auteur du dommage », il faut entendre toute personne autre que l'exploitant ou le propriétaire, l'auteur du dommage exploitant ou propriétaire donnant lieu à une discussion toute différente.

ses chances d'être dédommée augmentent. Mais lorsqu'il sera question de limiter la responsabilité de l'exploitant, il paraîtra impossible de limiter celle de l'auteur du dommage. D'autre part, il pouvait paraître excessif qu'une personne étrangère à l'aviation, qui n'est pour rien dans la mise en service de l'aéronef et ne tire aucun bénéfice de celui-ci, puisse, parce qu'elle est la cause involontaire d'un dommage provenant d'un aéronef, être soumise à une responsabilité illimitée à base de risque quand l'exploitant ne serait responsable que d'une façon limitée. Remarquons qu'il ne serait pas plus logique de faire peser sur l'auteur une responsabilité limitée à base de risque. L'intérêt de la responsabilité limitée est de permettre l'assurance. Or l'auteur du dommage ne peut pas s'assurer puisqu'il ignore qu'il commettra un dégât. Faudrait-il exiger de tous les voyageurs qui montent dans un aéronef la preuve qu'ils ont souscrit une assurance couvrant les dommages qu'ils peuvent éventuellement commettre à la surface.

En réalité, M. Ambrosini ne trouvait pas choquant la responsabilité illimitée à base de risque de l'auteur du dommage, puisqu'il indiquait dans un de ses premiers rapports (1) qu'un règlement international prévoirait et adopterait sans doute « un système de limitation de la responsabilité en faveur des propriétaires et des préposés des industries de transports aériens » ; quant à l'auteur, M. Ambrosini lui refusait la limitation et trouvait inutile « d'expliquer pourquoi il était déclaré responsable avec les deux premiers ». Plus tard, en novembre 1927, lorsque le C.I.T.E.J.A., revenant sur ses premières décisions, eut voté le principe de

(1) C. I. T. E. J. A. Rapport de la Troisième Commission présenté par le professeur A. Ambrosini, en exécution de la délibération du 24 mai 1926.

la responsabilité solidaire du propriétaire et de l'exploitant, tout en déclarant soumettre la responsabilité de l'auteur du dommage au droit commun, M. Ambrosini (1) voyait dans ce changement non pas une mesure en faveur de l'auteur du dommage, comme on pourrait le croire, mais plutôt contre lui ; en effet, comme il était question de limiter la responsabilité, les délégués auraient craint que par analogie on fasse jouir l'auteur du dommage de l'éventuelle limitation. Car, toujours d'après M. Ambrosini (2), l'auteur du dommage se trouvant dans une situation prééminente à l'égard des tiers par le moyen de transport dont il fait usage, une responsabilité à base de risque est aussi justifiée à son encontre qu'à celle des propriétaire et exploitant.

Il y a là, semble-t-il, un oubli des raisons qui ont entraîné l'adoption du principe du risque. Ce principe n'a pas été adopté seulement parce que l'aéronef occupe par rapport au sol une position prééminente (suivant cette manière de voir il faudrait également établir une responsabilité à base de risque à la charge du locataire d'un appartement supérieur et au bénéfice des locataires habitant au-dessous), mais parce que celui qui crée un péril nouveau et en tire un bénéfice doit, en bonne justice, réparer les dommages causés. Or, l'auteur du dommage ne tire pas un bénéfice de l'aéronef. Comment pourrait-on lui en faire supporter le risque ?

C'est que pour M. Ambrosini et de nombreux délégués (3), (M. Pittard entre autres) : « L'auteur du dommage est le

(1) C. I. T. E. J. A. Troisième Commission, 4^e rapport présenté par M. Ambrosini, septembre 1928, p. 4.

(2) C. I. T. E. J. A. Rapport de M. Ambrosini à la suite des réunions de la Troisième Commission, à Bruxelles, novembre 1927.

(3) C. I. T. E. J. A. Compte rendu des réunions de la Deuxième Commission. Paris, octobre 1928, p. 18.

véritable responsable, c'est à lui que l'on doit chercher à aboutir. Le reste est de la procédure visant les facultés données à la victime de s'adresser au propriétaire ou à l'exploitant. » (1). Ces juristes ont renoncé à la faute comme base de responsabilité. Mais ils répugnent à admettre que l'on puisse être responsable du fait d'une personne sur laquelle on n'a aucun pouvoir de commandement.

Cette opinion a d'ailleurs réuni la majorité des délégués en 1928 et le projet de convention qui fut établi à la suite de la réunion de la troisième commission, en octobre 1928, comprend un article rédigé dans les termes suivants :

« Article 3 : Sont responsables solidairement des dommages visés par les articles précédents, le propriétaire, l'exploitant de l'aéronef, ainsi que l'auteur du dommage, si toutefois ce dernier est une personne étrangère à l'équipage. » Cette dernière phrase est l'aboutissement d'une discussion au cours de laquelle quelques délégués, toujours désireux d'obtenir plus sûrement la réparation du dommage, avaient voulu établir une responsabilité objective à l'encontre du pilote et n'y avaient renoncé qu'en considération de l'entrave que cette mesure apporterait à l'aviation en rendant plus difficile le recrutement du personnel navigant.

Depuis octobre 1928, la troisième commission avait laissé de côté l'attribution de la responsabilité, considérant cette question comme définitivement réglée. Lorsque, après bien des discussions, fut adopté le principe de la limitation de la responsabilité et comme corollaire celui de la garantie, la majorité des délégués consentit, puisque la réparation

(1) C. I. T. E. J. A. Compte rendu des réunions de la 2^e Commission. Paris, octobre 1928, p. 28.

du dommage était ainsi toujours assurée, à ne plus exiger la responsabilité solidaire de l'auteur du dommage qui n'avait été établie, suivant les mots mêmes de M. Ambrosini (1) que dans « l'hypothèse que l'auteur du dommage « pouvait être par exemple un passager riche qui aurait pu « répondre des conséquences du fait préjudiciable. » De même, on renonça à la responsabilité solidaire du propriétaire que les délégués avaient primitivement prévu parce que le propriétaire avait une certaine solvabilité par la possession même de l'aéronef, cause du dommage et parce que, tenu solidairement avec l'exploitant, il aurait hésité à donner son appareil en location à un locataire insolvable. En même temps les délégués ont pu baser la responsabilité du propriétaire ou de l'auteur du dommage sur la faute, ce qu'ils n'auraient pu réaliser avec la triple responsabilité solidaire, des responsables solidaires ne pouvant avoir des obligations différentes.

Le dernier projet du C. I. T. E. J. A. établit donc une responsabilité à base de risque à la charge de l'exploitant, le propriétaire et l'auteur du dommage étant responsables en cas de faute.

*
* *

La limitation légale de la responsabilité ne fut pas une question moins débattue que la responsabilité de l'exploitant dans les réunions préparatoires du C. I. T. E. J. A. M. de Vos dira plus tard à la Conférence de Rome : « Nous avons comme base de la Convention une sorte de forfait : d'une part l'objectivité de la responsabilité, d'autre part la limita-

(1) C. I. T. E. J. A. Rapport de M. Ambrosini sur l'avant-projet de Convention. *Revue générale de droit aérien*, 1933, p. 485.

tion de la responsabilité » (1). Mais il semble que les délégués qui avaient tous voté pour l'adoption du principe du risque n'avaient pas tous en vue la limitation comme contrepartie de cette charge excessive. Dans certains pays (la France entre autres), il existait une responsabilité à base de risque et aucune limitation n'avait été établie. Pourquoi n'en serait-il pas de même dans la Convention ? Au C. I. T. E. J. A. la question ne se posa pas tout d'abord. Incidemment, M. Ambrosini indique dans un rapport qu'un système de limitation sera probablement prévu dans la Convention, mais sans insister. Pourtant ce point paraissait d'une telle importance à certains délégués, qu'ils demandèrent, à une séance de la troisième commission, en mars 1928, d'ouvrir une discussion sur la limitation bien que cette question ne fut pas inscrite à l'ordre du jour des séances. Une séance fut consacrée à cette étude et on put voir que des divergences profondes séparaient les délégués. Les raisons données pour ou contre la limitation n'étaient d'ailleurs pas moins vigoureuses les unes que les autres. Contre la limitation (en 1928, c'était l'opinion de la majorité des délégués, en particulier MM. Pittard et Ripert), on faisait valoir l'injustice qu'il y aurait à offrir un dédommagement inférieur au dommage subi, à une personne étrangère à l'exercice de la navigation aérienne (2). On alla jusqu'à qualifier la responsabilité « une monstruosité juridique ».

M. Ambrosini, partisan de la limitation, faisait remarquer (3) que « s'il est vrai que la responsabilité illimitée est la règle, cela ne signifie pas moins que l'on peut et, dans

(1) Compte rendu de la Conférence de Rome. *Revue générale de droit aérien*, 1933, n°° 3 et 4.

(2-3) C. I. T. E. J. A. Troisième Commission. Rapport présenté par M. Ambrosini. Septembre 1928.

certain cas, que l'on doit déroger à la règle. » Et il citait comme raisons pouvant déterminer l'adoption du principe du risque, l'opportunité de favoriser le développement des entreprises aéronautiques pour le plus grand bien de la collectivité et l'équité qui demande un correctif au principe de la responsabilité à base de risque.

Comme dans la question de la responsabilité solidaire de l'auteur du dommage, la divergence d'opinions sur la limitation a son origine dans les motifs différents ayant entraîné pour les divers délégués l'adoption des principes du risque. Pour M. Pittard, par exemple, la responsabilité à base de risque est le corollaire de la liberté de survol ; elle réalise l'équilibre entre les situations respectives du survolé et de l'aéronef ; la limitation de la responsabilité ne peut que détruire cet équilibre en favorisant particulièrement le responsable.

Pour d'autres délégués, l'adoption du principe du risque a bien été rendue nécessaire par l'inégalité de situations entre le survolé et l'aéronef, mais il n'en reste pas moins vrai que c'est une dérogation au droit commun : elle constitue, pour le responsable, une charge excessive qu'il importe de compenser par la limitation de la responsabilité.

Il y avait également, pour militer en faveur de la limitation, des raisons d'ordre économique. On faisait remarquer que la protection de la victime serait bien mieux réalisée par l'adoption d'une responsabilité limitée, facilement assurable, et pour laquelle on pourrait exiger une garantie, plutôt que par l'adoption d'une responsabilité illimitée, pratiquement impossible à assurer (c'est tout récemment que les assureurs

(1) *Revue générale de droit aérien*, 1933, n^{os} 3 et 4, p. 486. Exposé de M. Ambrosini.

anglais ont lancé les assurances illimitées) et pour lesquelles les délégués ne pourront jamais demander une garantie, une garantie devant obligatoirement porter sur une somme déterminée. Or, comme le disait la délégation anglaise : « Il est préférable d'avoir une limitation même un peu arbitraire et une garantie qu'une responsabilité illimitée sans garantie ».

Parallèlement à l'étude de ces principes, la troisième commission s'occupait de l'assurance obligatoire et l'on s'aperçut alors de la difficulté qu'il y avait à imposer une assurance pour une responsabilité illimitée. Si bien que, à la session de mai 1929, le C. I. T. E. J. A. s'abstint de voter l'ensemble de l'avant-projet qui était présenté par la troisième commission, désirant y voir introduire une règle de limitation de la responsabilité.

Le problème de la limitation revint donc encore devant la troisième commission en mai 1930 : la discussion en était assez difficile car si certains délégués ne voulaient pas séparer l'étude de la limitation de responsabilité de l'étude de l'assurance obligatoire, on ne pouvait pourtant pas établir une assurance obligatoire sans être fixé sur l'étendue de la responsabilité. On décida d'étudier tout d'abord la limitation, mais celle-ci avait de nombreux adversaires, en particulier M. de Lapradelle, qui considérait ce problème comme un problème de psychologie. Il arrive un accident effroyable : avec le système de responsabilité illimitée, si le montant de l'indemnité est tel que le patrimoine de l'auteur soit absorbé, avant que le dommage soit totalement réparé, le sentiment public est satisfait ; en cas de responsabilité limitée, les victimes peuvent être indemnisées de façon tout à fait insuffisante alors que la situation de l'auteur du dommage conti-

nue à être florissante, et cela, dit M. de Lapradelle, l'opinion publique ne pourra pas l'admettre (1). En conséquence, il semblait difficile à plusieurs délégués d'imposer une limitation pour les dommages causés aux personnes.

C'est cette même opinion que soutient M. Kaftal dans un article paru en 1930 à la *Revue de droit aérien* (2) : Limiter la responsabilité à une somme très importante équivaldrait à ne pas la limiter, car la prime pour une assurance totale sera trop élevée pour être pratiquée par la plupart des touristes aériens. Si l'on fixe à une somme en fonction de la valeur de l'avion, elle sera en contradiction avec l'intention de ceux qui ont établi la responsabilité aérienne sur la nécessité de protéger la victime, car en aviation les dommages ne correspondent en rien à la valeur de l'avion, en particulier dans le cas d'incendie. M. Kaftal emploie alors une comparaison assez discutable : cela reviendrait, dit-il, à accorder une indemnité plus grande au piéton écrasé par une Rolls Royce qu'à la victime d'une Citroën ; rapprochement inexact, car ce n'est pas l'indemnité elle-même qui est en fonction de la valeur de la voiture mais le maximum de cette indemnité. Or une Rolls Royce, plus lourde et plus rapide, peut être la cause d'accidents plus graves qu'une Citroën, et on ne voit pas ce qu'il y aurait de choquant dans la différence de limitation des responsabilités incombant aux deux propriétaires. Pratiquement d'ailleurs, ceux-ci contractent une assurance suivant la puissance de leurs voitures. Comparant toujours l'automobile et l'avion, M. Kaftal remarque que les dommages aux personnes ne

(1) C. I. T. E. J. A. Compté rendu des réunions de la Troisième Commission, mai 1930, p. 15.

(2) *Revue de droit aérien*, 1930, p. 610.

sont pas plus graves, causés par un avion que causés par une automobile. Comme le développement de l'automobilisme ne paraît pas avoir été gêné par la responsabilité illimitée, on ne voit pas pourquoi l'essor de l'aviation pourrait en souffrir davantage.

A ces arguments, M. Ambrosini répondait (1) : « Répartir « le dommage *non dolosif* entre auteurs et victimes du dommage est plus équitable que de le faire supporter seulement aux premiers ». Le développement des entreprises de transport aérien n'est réalisable, à l'heure actuelle, que grâce aux subventions des gouvernements ; une charge supplémentaire risquerait donc de l'entraver pour le plus grand dommage de la collectivité.

Les positions des adversaires et des partisans de la limitation paraissaient interdire une entente à bref délai. Néanmoins cette entente fut facilement réalisée grâce à l'adoption d'un autre principe : la responsabilité illimitée en cas de faute.

*
* *

M. Riese, délégué de l'Allemagne, fit remarquer, aux réunions de la troisième commission de mai 1930, qu'à côté d'une responsabilité limitée à base de risque, il fallait prévoir également une règle établissant, en cas de faute, une responsabilité illimitée. « Il eut été contraire à tous les principes « de morale d'accorder à l'exploitant le bénéfice de la limitation lorsque le dommage a été la conséquence de son dol. » Mais le projet de Convention retirait le bénéfice de la limitation non seulement dans le cas du dol ou de la faute

(1) C. I. T. E. J. A. Rapport de M. Ambrosini sur l'avant-projet de convention, *Revue générale de droit aérien*, 1933, p. 486.

lourde, mais aussi dans le cas où le dommage provenait de la faute même légère de l'exploitant. Cette responsabilité illimitée avait paru un peu sévère aux partisans de la limitation ; ils l'acceptèrent cependant dans le but de faire plus facilement admettre leur point de vue en l'absence de faute.

Le projet ainsi conçu : responsabilité limitée à base de risque à la charge de l'exploitant avec responsabilité illimitée en cas de faute avait été approuvé par le C. I. T. E. J. A. en 1930 à Budapest. Néanmoins, le Comité avait trouvé que les droits de la victime étaient insuffisamment garantis et il demanda qu'un projet de Convention relative aux garanties à fournir par l'exploitant lui soit présenté. « Cette garantie obligatoire et strictement précisée, devait être la contre-partie de la limitation de la responsabilité civile » (1).

*
* *

Il était question depuis longtemps d'assurer le paiement des indemnités dues pour les dommages causés par les aéronefs à la surface. Lors du IV^e Congrès International de Législation aérienne tenu à Monaco du 19 au 22 décembre 1921, MM. Sudre et Coüannier avaient fait voter le vœu « que l'assurance des passagers et l'*assurance responsabilité* soient obligatoires pour tous les aéronefs effectuant des services publics ou des transports commerciaux. »

Mais l'assurance obligatoire en matière de navigation aérienne rencontrait de nombreuses oppositions, aussi bien de la part des Compagnies de navigation qui craignaient une hausse de leurs tarifs de transport que de la part des assureurs redoutant, comme conséquence de cette obliga-

(1) C. I. T. E. J. A. Rapport de M. Vivent sur le projet de garanties à fournir par l'exploitant. *Revue générale de droit aérien*, 1933, p. 495.

tion, une intervention de l'Etat dans leur gestion, si bien que le principe de l'assurance obligatoire, malgré un rapport favorable de M. Ripert, fut repoussé à une forte majorité au VII^e Congrès de la législation aérienne.

La question de l'assurance-responsabilité envers les tiers avait été inscrite à l'ordre du jour du VIII^e Congrès du Comité juridique international de l'Aviation, tenu à Madrid du 29 mai au 2 juin 1928. Le Congrès adopta entre autres les points suivants :

« Nul aéronef ne sera admis à circuler s'il n'est justifié
« par une pièce officielle que tous les risques que tout ap-
« pareil peut faire courir aux tiers se trouvent actuelle-
« ment assurés par le propriétaire, l'exploitant ou ses ayants
« droit.

« Cette disposition ne s'applique pas à l'Etat. Le tiers
« victime d'un accident personnel ou matériel se trouvera
« de plein droit subrogé aux droits de l'assuré contre son
« assureur. Il pourra attirer nonobstant toutes conventions
« contraires, l'une ou l'autre et l'un et l'autre, soit devant
« le tribunal de leur domicile, soit devant le tribunal du
« lieu de l'accident.

« La victime aura un privilège exclusif sur le montant
« de l'assurance dans la mesure de ses droits et aucun paie-
« ment fait à l'assuré par l'assureur ne sera libératoire
« tant que la victime n'aura pas été désintéressée.

« A défaut par l'auteur d'un accident ou par un assureur
« de s'acquitter au moment de leur exigibilité des indem-
« nités mise à leur charge, le paiement en sera assuré au
« moyen d'un fonds spécial qui sera alimenté par les pro-
« priétaires d'aéronefs et leurs assureurs.

« Ces sommes pourront être répétées sur ceux pour le
« compte desquels elles auront été payées. »

Comme système de garantie, M. Vivent, rapporteur, devant la troisième commission, du projet de Convention sur les garanties à donner par l'exploitant pour les dommages causés aux tiers à la surface, aurait préféré envisager un projet établissant seulement la reconnaissance de la responsabilité de l'Etat pour les dommages causés par ses aéronefs à l'étranger et instituant une caution mutuelle des Etats. Ce système avait de multiples avantages : le tiers avait son dédommagement assuré et d'autre part les Etats pouvaient, à l'intérieur de leurs territoires, prendre les mesures qu'ils jugeaient utiles pour couvrir leur responsabilité. Malheureusement, ce système rencontra l'opposition des Etats dont le département des finances ne voulait en aucune façon accepter de prendre un engagement indéterminé ; la délégation italienne s'élevait d'une manière toute particulière contre la garantie de l'Etat.

Pour aboutir à un résultat pratique, on fut donc obligé de se tourner vers l'assurance obligatoire, en laissant aux Etats la possibilité de substituer un autre des systèmes proposés par la Convention : caution d'Etat, dépôt en espèces ou garantie en banque.

Ce projet fut réuni à la session du C. I. T. E. J. A. tenue à Stockholm, en juillet 1932, au projet de Convention relatif à la responsabilité en cas de dommages aux tiers à la surface et finalement le projet de Convention soumis à la Conférence de Rome présentait les caractéristiques suivantes :

Responsabilité limitée à base de risque à la charge de l'exploitant

Responsabilité illimitée en cas de faute de celui-ci.

Garantie obligatoire,

CHAPITRE II

Conditions d'application.

Le champ d'application de la Convention est des plus définis. La rencontre de plusieurs circonstances précises est nécessaire pour qu'il y ait lieu à une réparation de plein droit : il faut qu'un aéronef cause un dommage à un tiers se trouvant à la surface.

La première condition est la présence d'un aéronef. On ne trouve aucune définition de l'aéronef dans les Conventions qu'ont laissées les Conférences de droit privé aérien. Est-ce dire qu'elles se réfèrent implicitement à la définition qu'en avait donnée la Convention de 1919 dans son annexe D ? Mais il s'agissait d'une énumération limitative où étaient omis les planeurs et les parachutes : les délégués qui établirent la Convention de Rome n'avaient pas l'intention de soustraire ces derniers à l'application de la Convention. D'ailleurs les Conférences de droit privé ne réunissaient pas seulement des délégués de pays ayant adhéré à la Convention de 1919. Au contraire, le gouvernement français avait pris l'initiative de réunir ces conférences parce que la commission internationale de la Navigation aérienne (C. I. N. A.) organe créé par la Convention de 1919 lui paraissait réunir un nombre d'Etats trop restreint ; les puissances anciennes ennemies des Alliés n'en faisaient pas partie. Il paraît difficile

que des Etats admettent dans une Convention le renvoi implicite à une autre Convention qu'ils n'ont pas signée. Faut-il croire que l'attribution de la qualité d'aéronefs dépendra de lois nationales, mais de laquelle ? Il semblerait logique que la nationalité de l'appareil la détermine. Mais si un appareil jugé aéronef par le pays survolé y cause des dégâts, les victimes trouveront peut-être abusif que l'exploitant échappe à la responsabilité établie par la Convention de Rome en prétendant que dans son pays son appareil n'est pas un aéronef. Aussi il sera plus équitable, au point de vue des victimes, de laisser cette appréciation au juge saisi du litige.

Un article de la Convention (art. 21) précise que cette Convention ne s'applique pas « aux aéronefs militaires, de douane et de police ». Certains pays désiraient soustraire leurs avions militaires et leurs avions d'Etat aux conséquences de la responsabilité vis-à-vis des tiers : d'autres, au contraire, en cas de dommage aux tiers, n'établissaient de différence avec les avions privés que dans la procédure.

Soustraire ces aéronefs à l'application de la Convention pouvait faciliter l'adoption de celle-ci dans les premiers pays et ne gênait en rien les seconds qui étaient toujours libres d'ajouter à leur législation un article établissant à l'encontre des aéronefs militaires, de douane ou de police, une responsabilité en tout point semblable à celle que supportaient les aéronefs privés. Il est certain que cette restriction était de bonne politique, mais elle a néanmoins un inconvénient. La Convention de Rome a eu pour but l'unification du droit aérien. C'est-à-dire que l'intention des délégués n'a pas été seulement de donner une règle fixe pour juger les différends entre exploitants d'aéronefs et citoyens des pays étrangers

survolés, mais aussi d'établir une nouvelle législation entre ressortissants du même pays. Or si les accidents d'aéronefs militaires, de douane ou de police sont rares à l'étranger, ils peuvent arriver fréquemment à l'intérieur du pays et il serait souhaitable que la responsabilité de l'Etat exploitant soit établie sur la même base que celle d'un exploitant simple particulier.

D'ailleurs, il est possible qu'à l'intérieur du pays cette unification soit tôt ou tard exigée par l'opinion publique qui ne pourrait comprendre une différence de traitement suivant que l'aéronef, cause du dommage, était privé ou non. La garantie qu'exige la Convention ne serait pas gênante pour un gouvernement puisque, comme on le verra, la Convention permet la garantie donnée par une banque autorisée par le gouvernement. Une banque d'Etat ne pourrait refuser cette garantie.

La Convention ne précise pas quels aéronefs elle entend qualifier d'aéronefs militaires, de douane ou de police. Mais à la Conférence il fut déclaré que l'Etat donnait la qualification d'aéronef militaire comme il l'entendait, et par analogie il doit en être de même pour les aéronefs de douane ou de police. Il s'ensuit que les aéronefs exploités par un exploitant privé mais affectés à un service militaire, douanier ou policier, resteront en dehors de l'application de la Convention.

Il avait été question également de ne pas comprendre les aéronefs d'Etat dans les aéronefs visés par la Convention. Mais cette disposition aurait créé un déséquilibre entre Etats ne bénéficiant pas du même régime politique. Un pays communiste (la Russie par exemple) où tous les aéronefs sont aéronefs d'Etat n'aurait, par cela même, subi aucune des

sujétions de la Convention et en cas de survol d'avions étrangers en aurait tiré tous les avantages.

Si l'on compare les deux Conventions de 1929 et de 1933, on voit que la Convention de Varsovie ne prétendait régler que la responsabilité des aéronefs servant aux transports internationaux tandis que la Convention de Rome ne se limite pas. La raison de cette différence se trouve dans un désir des délégués dont il a déjà été question, celui de faire une loi se substituant à la loi nationale et non une simple convention internationale laissant intacte la législation intérieure du pays.

La Convention ne s'applique pas chaque fois qu'il y a dommage. D'après les dispositions du paragraphe 1^{er} de l'article 2, il faut un « aéronef en vol », et cette expression est expliquée au dernier paragraphe du même article : « L'aéronef est considéré comme en vol du début des opérations de départ jusqu'à la fin des opérations d'arrivée ».

D'après le projet de C. I. T. E. J. A., le dommage devait être causé par un aéronef « en manœuvre ou en vol ». Cette expression fut l'objet de critiques nombreuses, même de la part d'organismes étrangers aux Conférences de droit privé aérien. Le Major K.-M. Beaumont, dans son rapport présenté au comité de transports par Air de la Chambre de Commerce Internationale, sur le projet de convention relatif à la responsabilité pour dommages causés aux tiers à la surface (1), avait déclaré : « L'expression « en manœuvre ou en vol » semble trop large. Le risque des dommages causés par un aéronef ne peut exister qu'au départ, à l'atterrissage ou en vol. Il semble donc désirable de limiter à ces

(1) Rapport de K.-M. Beaumont. *Revue générale de droit aérien*, 1932, p. 952 et 1933, p. 503.

circonstances les dispositions du paragraphe 1^{er} de cet article ».

Les mêmes critiques et propositions étaient reprises par la délégation anglaise, tandis que la délégation belge aurait préféré un critère plus simple mais qui ne pouvait malheureusement valloir pour tous les aéronefs : l'aéronef aurait été en manœuvre ou en vol depuis la mise en marche du moteur pour l'envol jusqu'à l'arrêt du moteur à l'arrivée ; excellent pour les aéronefs à moteur, ce critère était sans utilité pour le cas de planeurs ou de ballons. La tendance de ces délégués était dans les deux cas de restreindre la période de responsabilité, d'alléger la responsabilité à base de risque de l'exploitant.

Mais, d'après les dispositions de la Convention, si l'exploitant répond de plein droit des dommages, l'indemnité ne peut dépasser une certaine somme ; au contraire, suivant le droit commun sa responsabilité sera généralement illimitée. D'autre part, certaines législations sont indécises, l'exploitant préférera toujours connaître exactement l'étendue de sa responsabilité. Il peut donc trouver son intérêt à voir appliquer la Convention le plus longtemps possible. D'après les dispositions de l'art. 1^{er} dernier paragraphe, elles s'appliqueront « du début des opérations de départ jusqu'à la fin des opérations d'arrivée. »

Le début d'un vol sera donc, par exemple, pour un avion, le fait de mettre le moteur en marche ou de faire tourner l'hélice, pour un ballon le gonflement de celui-ci, pour un planeur la préparation du sandow, mais toute autre opération préparatoire au départ pourra être considérée comme commençant le vol de l'aéronef : des délégués ont tenu à indiquer dans le compte rendu que les mots : « du début

des opérations de départ à la fin des opérations d'arrivée » ne devaient pas être compris dans un sens restrictif. En cas d'escales, si celles-ci se prolongent assez pour que se déroulent toutes les opérations d'arrivée, les dispositions de la Convention cesseront de s'appliquer comme à l'arrivée définitive ; si, au contraire, l'arrêt est de peu de durée, si l'aéronef reste au milieu du terrain avec son moteur en marche, on devra considérer l'appareil comme n'ayant jamais cessé d'être en vol.

*
* *

L'art. 2 de la Convention pose, dans son premier paragraphe, une règle générale : « Le dommage ... donne droit à réparation par cela seul qu'il est établi que le dommage existe et qu'il provient de l'aéronef. »

Suit ensuite une énumération ayant simplement pour but de préciser quelques cas particuliers. Dans le projet présenté à la Conférence, ces deux paragraphes formaient deux articles séparés, le second commençant par les mots : « Doivent être réparés également... » On pouvait croire alors que le second article constituait un élargissement du premier. La délégation allemande en fit l'observation et la Conférence préféra adopter le texte actuel.

D'après l'article 2, le dommage donne toujours lieu à l'établissement d'une responsabilité à base de risque, sauf le cas d'un acte intentionnellement commis par une personne étrangère à l'équipage. La cause immédiate est indifférente et peut être de nature diverse. On considère d'abord les dommages qui sont la suite d'un accident arrivé à l'aéronef lui-même. Ces accidents se produisent en dehors de toute manifestation de la volonté humaine, du moins

au moment même de l'accident : ce sont les accidents mécaniques ou ceux qui sont provoqués par des faits atmosphériques : rupture d'organe, fonctionnement défectueux dans le premier cas, brouillard ou tempête dans le second. Si la volonté humaine est sans action sur ce genre d'événements, elle peut néanmoins intervenir à titre préventif.

L'accident mécanique sera probablement dû à un mauvais entretien, à une négligence ou à la mise en service d'un appareil insuffisamment au point. Nous lisons souvent le récit d'accident grave survenu au cours d'essai de nouveau modèle. Ces essais sont certainement indispensables à l'industrie aéronautique, mais c'est à l'industriel d'en supporter les risques exceptionnels.

De même les accidents dûs aux faits atmosphériques sont quelquefois imprévisibles, mais par contre il peut y avoir des départs imprudents. Dans tous les cas, ces événements font partie de ce que M. Prochasson (1) appelle « le risque de l'air » et, à ce titre, il paraît juste d'appliquer alors la responsabilité à base de risque.

M. Prochasson cite, dans sa thèse, un article de M. Cousin (2), où celui-ci énumère quelques cas particuliers du risque de l'air et indique les moyens de réduire progressivement leur fréquence :

1° Incendie en vol ou au sol. La généralisation de l'emploi du gasoil les supprimera ;

2° Capotage au sol. Il existe des dispositions réduisant la vitesse à l'atterrissage (bec de sécurité, volet d'intrados) ;

3° Panne de moteur. Une disposition spéciale de l'appareil peut permettre de réparer en vol et d'éviter un atterris-

(1) Thèse, Paris, 1931.

(2) Cité par Prochasson. Le risque de l'air. Thèse, Paris, 1931 et *l'Intransigeant*, 11-18-25 juillet, 1-8-15 août 1929.

sage brusqué ; on peut recourir aussi aux moteurs multiples ;

4° Rupture des organes porteurs ou moteurs. Le perfectionnement de la technique de la construction doit les rendre de plus en plus rares ;

5° Perte de vitesse. Elle provient souvent d'une faute de pilotage. L'entraînement des pilotes au vol d'acrobatie et au vol à voile leur permettra de garder la maîtrise de leur appareil. Le perfectionnement des instruments de renseignement et de contrôle mis à la disposition du pilote aura de même un effet des plus favorables ;

6° Brume ou brouillard. Ici également, l'habitude du pilote, l'amélioration des instruments de bord et le développement des radiophares rendront la navigation sans visibilité de plus en plus sûre.

D'une manière générale, tous les accidents cités précédemment et bien d'autres encore seront évités par le perfectionnement indéfini des conditions techniques d'exploitation. Il arrive même que des améliorations considérées comme dangereuses contiennent en elles-mêmes la solution de problèmes particulièrement délicats : ainsi l'augmentation de vitesse entraînant une augmentation de la force de traction se rapprochant de plus en plus du poids de l'appareil donnera, dans un avenir peut-être proche, beaucoup de facilité aux départs et aux atterrissages.

Une seconde catégorie de dommage comprend ceux qui arrivent en dehors de tout accident à l'aéronef, mais qui peuvent être la conséquence d'une manœuvre servant soit à éviter un accident, soit à continuer le voyage ; il s'agit du jet en état de nécessité et du jet de lest réglementaire. Les deux jets sont spécialement indiqués dans l'article 2 de la Convention comme entraînant la responsabilité objec-

tive de l'exploitant. Ces deux expressions ne sont pas synonymes. Le jet en état de nécessité est le jet d'objets quelconques, lorsqu'il est nécessaire d'alléger l'aéronef pour éviter un accident. Le jet réglementaire est, au contraire, un moyen normal de navigation pour les ballons ; il leur permet de prendre de la hauteur afin de continuer le voyage ; son effet est comparable à celui d'un accélérateur. Il doit être fait, en principe, avec des matières (sable) qui se dispersent avant d'arriver au sol, ne pouvant causer de dégâts, mais il est toujours possible que la dispersion se réalise mal.

Au sujet du jet de lest réglementaire, le rapport du Major K.-M. Beaumont (1) dont il a déjà été question plus haut, indiquait l'inutilité de la mention du jet réglementaire qui doit « être opéré avec des matières et d'une façon qui ne puissent pas causer des dommages aux tiers qui se trouvent à la surface. » Cette observation ne pouvait être prise en considération que si une délégation en prenait la responsabilité ; aucune ne le fit et avec raison : l'observation était sans fondement, car, suivant le mot de S. E. M. Giannini (2), bien que le jet soit réglementaire, cela ne veut pas dire qu'avec le jet réglementaire on ne puisse causer des dommages aux tiers innocents à la surface. Si ce dommage se produit, il doit être réparé.

Le jet en état de nécessité peut être réalisé par une personne quelconque : pilote, équipage, propriétaire, exploitant, personne étrangère ; la responsabilité reste la même.

Il y a enfin une dernière catégorie de dommages : ceux

(1) Rapport de K.-M. Beaumont au Comité de transport par air de la Chambre de Commerce Internationale. *Revue générale du droit aérien*, 1933, p. 952 et 1933, p. 503.

(2) Compte rendu de la Conférence de Rome. *Revue générale du droit aérien*, 1933, p. 582.

qui sont causés par un acte intentionnel. Par dommage intentionnellement causé, il faut entendre le dommage causé de façon expresse, par dol. En cas de simple faute, l'exploitant est responsable. Le projet auquel le C. I. T. E. J. A. avait abouti, exonérait l'exploitant dans le cas « où il est prouvé que le dommage est causé intentionnellement par un acte étranger à l'exploitation et sans que l'exploitant ou ses préposés aient pu l'empêcher. »

L'exploitant n'était pas responsable en cas d'acte dolosif de ses préposés ou des voyageurs. Ce projet ne fut pas jugé satisfaisant par certaines délégations qui proposèrent des modifications dans des sens différents. Les unes les désiraient dans le sens de l'allègement de la responsabilité de l'exploitant ; c'est ainsi que plusieurs délégations demandaient la suppression du mot « intentionnellement » ; la preuve de la volonté dolosive étant, d'après certains, trop difficile à faire, le maintien de ce mot aboutissait à la responsabilité de l'exploitant dans le cas d'actes absolument étrangers à l'exploitation (par exemple un coup de revolver tiré par un fou transporté dans l'aéronef). Il fut opposé à ces délégations des objections d'ordre théorique : si le fait pour l'exploitant de répondre de tous les actes commis à bord était parfois d'une excessive sévérité, le fait de l'exonérer dès que l'acte dommageable était exécuté en dehors de l'exploitation n'était pas moins regrettable du point de vue de la victime. Comment admettre que l'exploitant ne soit pas responsable lorsqu'un passager fait tomber par imprudence un instrument de bord ? C'est suivant ce dernier point de vue que la délégation italienne demandait la responsabilité de l'exploitant quelle que fut la personne cause du dommage ; elle demandait que le principe posé au para-

graphie 1^{er} de l'article 1^{er}, réparation du dommage de plein droit du moment qu'il provient de l'aéronef, ne comporte pas d'exception. Entre ces deux extrêmes, la majorité des délégués maintint le texte du C. I. T. E. J. A. en restreignant la zone d'application. Le C. I. T. E. J. A. n'avait pas établi de différence entre les actes dolosifs des passagers et ceux des préposés de l'exploitant. La délégation hollandaise proposa de rendre l'exploitant responsable objectivement des actes dolosifs de ses préposés, même commis en dehors de l'exploitation, principe exorbitant du droit commun, car il n'est pas d'usage que le patron réponde des actes illicites de ses préposés lorsque ceux-ci sont en dehors du service. Cette responsabilité se justifiait d'après la délégation hollandaise par l'idée d'entreprise et la majorité des délégués partagea ce point de vue puisque cette augmentation de la responsabilité de l'exploitant fut adoptée.

L'exploitant répondra donc de tous les dommages sauf l'acte intentionnel d'une personne étrangère et à condition que ni lui ni ses préposés n'aient pu l'empêcher.

Remarquons que dans la Convention il n'est pas exigé, comme dans le projet du C. I. T. E. J. A., que soit intentionnellement commis le *dommage*, mais seulement l'*acte* qui a causé le dommage. Ce changement augmente singulièrement le nombre de cas où l'exploitant sera déchargé de sa responsabilité, car la preuve de l'intention dolosive était des plus difficiles à apporter.

A qui incombera la charge de la preuve ? A l'exploitant certainement. La victime l'actionnera d'après le paragraphe 1^{er} de l'article 2 et d'après l'article 4 qui met la responsabilité à la charge de l'exploitant ; pour se dégager, celui-ci prouvera le fait dolosif de la personne étrangère.

Mais à quoi aboutira l'administration de cette preuve : à donner un droit de recours contre l'auteur du dommage. On ne peut croire que ce fut l'intention des délégués car au moment où ils discutaient l'article 2, l'article 3 établissait déjà un recours contre l'auteur du dommage. Il faudrait donc entendre la phrase en question comme exonérant l'exploitant de toute responsabilité, solution à mon avis excessive car si l'exploitant a pu prouver le fait dolosif devant la victime, il pourrait également le prouver à l'encontre de l'auteur et, par conséquent, s'il dédommageait la victime, il pourrait se retourner contre l'auteur et se faire indemniser. Imaginons, au contraire, la situation de la victime. L'exploitant lui a prouvé qu'il n'était pas responsable, elle se retourne contre l'auteur, mais celui-ci lui oppose une preuve contraire ; ne connaissant pas les circonstances du fait dolosif, elle ne pourra rien répondre ; la Convention devrait rendre l'exploitant en quelque sorte le garant de la faute de l'auteur ; la victime ne courrait plus que le risque, déjà considérable, de l'insolvabilité de l'auteur du dommage.

Pour ces raisons, il semble que la Conférence eût été mieux inspirée en admettant la responsabilité de plein droit pour tous les dommages avec un recours de l'exploitant contre l'auteur du dommage.

Le projet du C. I. T. E. J. A. n'avait pas précisé si le dommage devait être la conséquence d'un accident ou simplement d'une gêne provoquée par le fonctionnement normal d'un service aérien.

Il est à noter que la Conférence de La Haye, en 1921, avait à ce sujet voté le vœu suivant (1) : « Nulle poursuite pour

(1) *Revue juridique internationale de locomotion aérienne*, 1926, p. 110.

« délit ou dommage ne sera recevable si elle a pour seul motif le vol au-dessus d'une propriété quelconque d'un aéronef, quel qu'il soit, à une hauteur raisonnable devant être fixée par Convention. »

M. Richter, délégué de l'Allemagne à la Conférence de Rome, demanda, conformément à la législation de son pays, que l'on envisage seulement le dommage résultant d'un accident pour établir un droit à la réparation. Mais cet amendement aurait posé des difficultés d'application ; M. Richter reconnaissait lui-même que la Convention devrait s'appliquer dans le cas où des chevaux effrayés par le bruit du moteur tuent ou blessent une personne. L'appréciation de l'accident aurait donc été délicate et il semble que la Convention, en laissant au juge l'appréciation des cas d'espèce, a agi de la façon la plus sage.

De même, les délégués ne déterminèrent pas le contenu du dommage prévu à la Convention. Cette question ne rentrait pas, suivant M. Ripert (1), dans l'objet de la Convention, mais devait plutôt être appréciée par le juge du tribunal saisi. Néanmoins, la rédaction de l'article 2 inquiéta quelques délégués (M. Richter entre autres) par l'équivoque qu'elle pouvait faire naître ; le projet du C. I. T. E. J. A. comportait l'expression « tout dommage ». À leur avis, la Convention de Rome aurait dû comprendre comme celle de Varsovie (article 17), un article ou un paragraphe dont les dispositions indiqueraient que seuls les dommages touchant à l'intégrité corporelle donneraient lieu à réparation. La majorité des délégués préféra laisser toute latitude au juge, mais elle craignit néanmoins que l'expression « tout dom-

(1) Compte rendu de la Conférence. *Revue générale du droit aérien*, 1933, p. 558.

mage » parut impérative au tribunal et elle la remplaça par les simples mots « le dommage » qui paraissaient moins tendancieux.

*
* *

La Convention de Rome devait avoir pour but le règlement des faits dommageables dans le seul cas où la victime et l'auteur n'avaient pas de rapports juridiques. Le projet du C. I. T. E. J. A. ne l'indiquait pas d'une manière spéciale. Le titre seul comportait le mot « tiers », mais on ne trouvait aucun article dont les dispositions auraient spécifié ce qui était entendu par ce mot. Cette lacune fut comblée à la Conférence de Rome par l'introduction de l'article 22 : « La présente Convention ne s'applique pas aux dommages causés à la surface, dont la réparation est régie par un contrat de transport ou un contrat de travail intervenu entre la personne lésée et celui auquel incombe une responsabilité aux termes de la présente Convention ». Les délégués n'ont pas voulu que le domaine d'application de la Convention de Rome empiète sur celui de la Convention de Varsovie. En effet, l'article 17 de cette dernière Convention est ainsi rédigé : « Le transporteur est responsable du dommage..... lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou *au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement* ». On n'avait pas précisé jusqu'où s'étendait cette période pendant laquelle le voyageur pouvait se réclamer de la Convention de Varsovie (1). A quel moment devient-il simple tiers à la surface ? Deux propositions avaient été présentées à la Convention de Varsovie pour définir nettement cette limite. La dé-

(1) Voir Goedhuis. La Convention de Varsovie, p. 148 et suiv.

légation britannique proposait : « Tout le laps de temps
« pendant lequel les passagers, marchandises ou bagages se
« trouveront, pendant l'exécution du transport internatio-
« nal, à bord d'un aéronef ou dans les limites d'un aéro-
« drome, sous la réserve de ce que, en cas d'atterrissage en
« dehors d'un aérodrome, la période d'un transport aérien
« ne sera censée subir d'interruption en ce qui concerne les
« passagers qu'à partir du moment auquel ces derniers s'éloi-
« gneront du voisinage immédiat du lieu d'atterrissage et
« en ce qui concerne les marchandises et les bagages qu'à
« partir du moment auquel sera effectué une reprise de leur
« transport par un moyen de transport autre que l'aéronef ».

La délégation du Brésil proposait que la responsabilité du transport fut engagée lorsque le voyageur était embarqué sur l'aéronef.

La discussion qui suivit ces deux propositions ne conduisit à accepter aucune d'elles et après renvoi au Comité de rédaction l'article 17 tel qu'il a été cité fut adopté malgré son imprécision et il le fut sans que s'établisse la moindre discussion. Les commentateurs ont donc toute liberté pour préciser quel est son contenu. D'après M. Goedhius :

« I. — Le voyageur est au cours d'une opération d'embarquement :

« a) s'il se rend dans l'exécution du contrat de transport sur la piste afin de gagner son avion ;

« b) s'il embarque sur cet avion dans l'exécution du contrat de transport.

« II. — Le voyageur est au cours d'une opération de débarquement :

« a) s'il débarque de son avion dans l'exécution du contrat de transport ;

« b) si, étant descendu de son avion, il se rend dans l'exécution du contrat de transport à l'aérogare. »

M. Goedhius substitue ici, semble-t-il, une expression indéterminée à une expression imprécise. Car enfin, à quoi reconnaîtra-t-on que le voyageur est dans l'exécution de son contrat de transport ? Si pour se rendre de l'aérogare à l'avion il prend le chemin des écoliers, s'il va voir par exemple un autre avion prêt à partir, est-il encore dans l'exécution de son contrat de transport ? Si l'on admet que le voyageur n'y est pas à ce moment, il faudra déterminer quelle doit être l'importance du détour pour qu'il devienne simple tiers. Ceci aboutirait même à une certaine injustice parce que le voyageur qui se promènerait sur l'aérodrome serait mieux traité que celui qui va directement à son avion. La Convention de Rome lui est plus favorable puisqu'elle n'admet comme preuve contraire de la responsabilité que la démonstration de la faute de la victime. Bien que la proposition britannique soit d'une rédaction compliquée elle devrait, semble-t-il, régler cette question : dans les aérodromes les dispositions de la Convention de Rome ne seraient pas applicables aux voyageurs.

M. Goedhius a une idée des plus intéressantes lorsqu'il se demande s'il ne serait pas possible à un voyageur de se réclamer des deux Conventions. Un voyageur débarque d'un avion d'une certaine Compagnie, il est blessé presque tout de suite par un appareil d'une autre Compagnie (les grands aérodromes servent à plusieurs Compagnies). Ce voyageur pourra attaquer la Compagnie dont l'aéronef l'a blessé en s'appuyant sur la Convention de Rome ; mais il pourra également attaquer la Compagnie qui le transportait puisque celle-ci était encore responsable. Il aura évidemment intérêt à être indemnisé par la première : la respon-

sabilité est plus étendue et la limite plus élevée. Mais s'il préfère attaquer la Compagnie qui l'a transporté, celle-ci pourra-t-elle se retourner contre la première Compagnie ? d'après M. Goedhius, ce ne serait possible que suivant le droit commun ; les dispositions de la Convention de Rome ne peuvent pas être appliquées dans un différend entre Compagnie de Navigation, leur but étant de compenser une inégalité de situation qui n'existe pas ici. Quoique cette solution paraisse choquante au premier abord, il est exact qu'entre ces deux Compagnies il existe une réciprocité éventuelle dans le préjudice et il paraît possible que la faute devienne la base d'une responsabilité équitable.

Les personnes qui ont avec la Compagnie un contrat de travail ne peuvent pas non plus se réclamer des dispositions de la Convention de Rome. Si l'on compare les dispositions des lois habituelles sur les accidents du travail et celles de la Convention de Rome, l'application de la loi sur les accidents du travail favorise l'ouvrier par l'établissement d'un droit à l'indemnité puisque, même en cas de faute de sa part, ce droit lui est reconnu ; mais elle lui est moins favorable pour la détermination de cette indemnité car celle-ci ne peut dépasser un forfait assez peu élevé. Il est normal néanmoins que les rapports de l'ouvrier et de la Compagnie qui l'emploie soient régis par les dispositions des lois nationales sur les accidents du travail. Mais que décider dans le cas où l'ouvrier est blessé dans le service d'un transporteur autre que la Compagnie avec laquelle il a signé son contrat de travail ? Il s'agit là d'une pratique courante sur les aérodromes. La Luft Hansa représentait Farman sur l'aérodrome de Berlin et inversement Farman représentait la Luft Hansa au Bourget ; de même à Vienne où la Compagnie Autriche de la Navigation aérienne assure le ser-

vice du terrain pour les Compagnies étrangères. Il résulterait du compte rendu des délibérations de la Conférence que la majorité des délégués considérerait alors l'ouvrier comme restant au service de sa propre Compagnie. Lorsque, temporairement, il travaille pour un autre, il accomplit son service régulier. Pour que ceci soit exact, il faut supposer un consentement tacite de l'employé au moment du contrat, car un ouvrier engagé au service du patron peut refuser le travail si celui-ci l'emploie au service d'un autre. La conséquence pratique sera, semble-t-il, la possibilité pour l'ouvrier d'actionner les deux Compagnies. Contre la Compagnie avec laquelle il a signé son contrat de travail, il prétendra être dans l'exercice de ce contrat. Contre elle qui l'a blessé, il se réclamera de sa qualité de tiers pour que soit appliquée la Convention. Il sera donc sûrement indemnisé et c'est ici la question la plus importante.

Les délégués ont spécifié que les dispositions de la Convention ne s'appliqueraient pas lorsqu'existerait un contrat de transport ou un contrat de travail entre la victime et l'exploitant ; dans le cas de tout autre contrat, les dispositions de la Convention s'appliqueront. Ainsi la carte d'entrée pour un meeting établit un contrat entre l'organisateur et le spectateur ; mais ce contrat n'est ni un contrat de travail, ni un contrat de transport. Si un accident se produit, il y aura lieu à une responsabilité objective. Malheureusement, ces manifestations aéronautiques présentent un danger d'une importance éventuelle si grande que les assurances des aéronefs engagés dans le meeting peuvent être insuffisantes pour couvrir les dommages qui en résulteraient. Aussi la délégation suisse aurait désiré dans la Convention une proposition ainsi libellée : « Rien dans la présente Convention n'empêche les Hautes Parties Contrac-

tantes de prescrire la responsabilité subsidiaire des organisateurs d'une manifestation aéronautique publique pour les dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs au cours de cette manifestation. »

Excellente, dans son principe, cette proposition était pourtant inutile et déplacée ; inutile parce que les gouvernements sont libres de régler à leur guise les questions que ne traitent pas les Conventions par eux ratifiées, et déplacée parce que c'est la responsabilité des exploitants et non celle des organisateurs de meetings qui devait faire l'objet de la Convention de Rome. Néanmoins, cette suggestion était des plus intéressantes et tôt ou tard les Etats seront amenés à établir une responsabilité subsidiaire pour les organisateurs de meetings.

* * *

Le fait pour un aéronef de causer un dommage à un tiers ne suffit pas pour donner lieu à l'application des dispositions de Rome. Il faut encore que ce tiers se trouve à la surface. Cette exigence écarte ainsi l'hypothèse d'un aéronef qui, sans collision, cause un dommage à des personnes se trouvant dans un autre aéronef. Certains délégués auraient désiré que cette hypothèse entre dans le cadre de la Convention. Mais on fit remarquer avec juste raison que les personnes qui se trouvent dans un aéronef ont volontairement assumé le risque aérien et il n'existe pas alors la différence des conditions d'exploitation qui crée la responsabilité (MM. Richter et Ripert, Compte rendu de la Convention de Rome) (1).

Le champ d'application de la Convention n'en reste pas

(1) *Revue générale de droit aérien*, 1933, p. 566.

moins très vaste puisqu'il comprend toute la surface de la terre et de la mer ; en particulier les dommages causés par un aéronef à un navire devront être réparés de plein droit. De vives critiques s'étaient élevées sur le point de savoir si les dommages causés sur les aérodromes devaient être réparés sur la même base que ceux causés hors des aérodromes, dès qu'il avait été question d'établir une responsabilité objective en cas de dommages aux tiers. En 1930, le docteur Vladimir Mandl publiait un article (1) intitulé : « La responsabilité aérienne sur les aérodromes doit être limitée », article où il indiquait les arguments que l'on fera valoir à la Convention de Rome : un aérodrome a un caractère défini impossible à ignorer, des pancartes portant des avertissements au public l'entourent fréquemment, les personnes qui entrent dans un aérodrome connaissent le danger qu'elles courent, elles ont le devoir de se méfier et n'ont pas besoin de protection spéciale ; un second argument, pour le moins étrange, est le fait que l'attention du pilote étant déjà sollicitée de toutes parts au moment du décollage ou de l'atterrissage, une responsabilité trop sévère en cas d'accidents rendra les départs ou les arrivées encore plus difficiles.

M. Ambrosini (2), étudiant les diverses circonstances d'un accident sur un aérodrome, en concluait qu'en aucun cas l'application de la responsabilité à base de risque n'aboutissait à un résultat choquant le sens de l'équité. Si une personne se trouve illicitement dans un aérodrome, elle est en faute ; l'exploitant se dégagera donc en invoquant les dis-

(1) *Revue de droit aérien*, 1930, p. 351.

(2) Compte rendu de la Conférence de Rome. *Revue générale de droit aérien*, 1933, p. 569.

positions de l'article 3. S'il s'agit de voyageurs ou d'employés des compagnies, ils seront indemnisés d'une part d'après les dispositions de la Convention de Varovie, d'autre part suivant leur contrat de travail. Si ces personnes rentrent licitement soit pour accompagner ou recevoir des voyageurs, soit en payant une taxe, pourquoi établir une disposition spéciale alors que ces personnes ne peuvent pas, sur un aérodrome mieux qu'ailleurs se défendre des aéronefs ; de plus, il y a en fait une certaine difficulté à définir les limites d'un aérodrome et enfin réserver des dispositions particulières aux dommages causés dans les aérodromes, serait réduire considérablement la portée de la Convention de Rome, les accidents se produisant surtout au moment de l'envol ou de l'atterrissage.

CHAPITRE III

Modalités d'application.

Afin de définir la responsabilité admise à la Convention, l'article 2 a été rédigé en ces termes : « Le dommage..... donne droit à réparation par cela seul qu'il est établi que le dommage existe et qu'il provient de l'aéronef. » Nous savons déjà par les comptes rendus des discussions du C. I. T. E. J. A. que les délégués avaient l'intention d'établir une responsabilité à base de risque ; mais, l'ignorerait-on, que le texte de l'article 2 ne permettrait pas une équivoque. Il est impossible de rejeter plus nettement la faute comme fondement de la responsabilité : aucune question psychologique n'est posée ici. La responsabilité découle de la constatation de deux faits matériels : l'existence du dommage et le fait que le dommage est causé par l'aéronef.

Les dispositions de l'article suivant constituent à la fois une atténuation de cette formule brutale en introduisant un fait d'ordre psychologique : la faute de la victime, et un renforcement de l'article 2 en précisant bien que la seule excuse admise sera cette faute de la victime : « La responsabilité visée à l'article précédent ne peut être atténuée ou écartée que dans le cas où la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué. »

Au sujet de ce texte, on peut tout d'abord remarquer que

si l'on établit une correspondance entre les termes *atténuée* ou *écartée* et les termes *a causé le dommage* ou *y a contribué*, on aboutit à ce résultat : si la victime a causé le dommage, la responsabilité de l'exploitant sera atténuée, si elle y contribue seulement, la responsabilité de l'exploitant sera écartée. Primitivement, le projet du C. I. T. E. J. A. comportait le paragraphe suivant : « Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée seulement dans le cas de faute de la personne lésée et conformément aux dispositions du tribunal saisi. » A la demande de la législation italienne, et dans le but d'harmoniser les termes de cet article avec ceux de l'article correspondant de la Convention de Varsovie, l'article 3 fut rédigé comme il a été cité plus haut. Il est curieux de constater que la proportion qu'on ne trouve pas dans l'article 3 de la Convention de Rome existe dans l'article 21 de la Convention de Varsovie : « Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra... écartier ou atténuer la responsabilité du transporteur. » Il est donc probable qu'il y ait ici une simple erreur de rédaction.

Il est également possible que l'on n'ait pas tenu à cette correspondance. Nous avons vu que le texte proposé par le C. I. T. E. J. A. comportait un renvoi à la législation du tribunal saisi, renvoi que l'on ne retrouve pas dans la Convention de Rome.

Le but de cette rédaction était de contrarier le moins possible les lois antérieures sur la responsabilité des aéronefs dans les différents Etats ; en effet, d'après certaines législations, la faute de la victime pouvait simplement atténuer la responsabilité ; d'après d'autres, s'il y avait faute

de la victime, il n'existait plus de responsabilité. Malheureusement le renvoi à la loi du tribunal saisi avait le grave inconvénient de permettre, dans certains cas, à la victime fautive, de décider quelles seraient les conséquences de sa faute puisqu'elle avait la faculté de saisir (article 16) soit le tribunal du lieu du dommage, soit celui du domicile du défendeur, tribunaux qui peuvent être situés dans des Etats différents et par conséquent avoir des législations différentes. La combinaison de l'article 3 et de l'article 16 donnait lieu à un autre inconvénient : dans le cas où il y avait plusieurs victimes d'un même accident, celles-ci pouvaient porter leurs réclamations devant deux tribunaux différents et ainsi le même accident aurait donné lieu à des jugements contradictoires. Il y avait enfin un argument juridique qui s'opposait également à un tel renvoi : la faute de la victime, quasi-délit, devait, suivant les règles généralement admises en droit international privé, être appréciée d'après la loi du lieu du dommage. En raison de ce dernier argument, le juge saisi aurait dû appliquer les lois du lieu du dommage (*lex loci commissi*), mais il y a toujours de graves inconvénients à faire appliquer par des juges des législations étrangères à la leur. Aussi, afin de poursuivre le but de la Conférence : l'unification du droit aérien, les délégués préférèrent régler dans la Conférence elle-même les conséquences de la faute de la victime.

L'art. 3 n'impose pas l'exonération du responsable dans ce cas. C'est au juge d'apprécier dans quelle mesure la faute a contribué au dommage et de réduire l'indemnité dans la même proportion. Comme dans le droit commun, il pourra y avoir trois sortes de fautes : la faute qui cause le dommage : un imprudent s'approche trop près d'une hélice en

mouvement, malgré des interdictions réitérées, et il est blessé ou tué ; sa faute a été l'unique cause du dommage ; l'exploitant ne sera pas responsable. Il y aussi la faute qui contribue au dommage : la victime pénètre en fraude sur un aérodrome et un accident quelconque se produit ; le juge devra, ici, établir la part du dommage qui doit rester à la charge de la victime. Enfin la faute de la victime peut être sans aucune influence sur l'accident : dans un meeting, la victime quitte la place qui lui est assignée, mais l'accident l'aurait atteinte de même si elle y était demeurée ; la responsabilité de l'exploitant reste entière.

Il n'est question dans l'article 3 que de la faute de la personne lésée. Les dispositions de ces Conventions s'interprétant restrictivement, il n'y aura pas lieu d'écarter ou d'atténuer la responsabilité de l'exploitant lorsque les préposés de la victime auront causé l'accident ou y auront participé. La délégation hollandaise avait présenté un amendement qui, mettant en cause les préposés et domestiques de la victime, aurait comblé cette lacune, mais l'amendement ne permettait l'exonération ou la limitation que dans le cas où « un tel effet est reconnu par la loi de l'Etat où le dommage a été causé. » Cette dernière exigence introduisait une complication que l'on avait justement désiré éviter dans le cas de faute de la victime et la délégation hollandaise préféra retirer son amendement, alors qu'il eut été désirable, au contraire de l'élargir de façon à comprendre les fautes de tout détenteur de l'objet endommagé et de l'établir quelle que soit la législation de l'Etat où a été causé le dommage.

La force majeure ne pourra pas davantage être une cause d'exonération. Cette question avait été ainsi décidée, dès les premières réunions du C. I. T. E. J. A. Une des caractéris-

liques de la responsabilité objective est d'ailleurs de comprendre les cas de force majeure.

*
* *

Nous avons déjà vu que cette responsabilité particulièrement rigoureuse est limitée et que, cette limitation constituant un avantage pour l'exploitant, les délégués ont tenu à établir à côté de la responsabilité limitée une responsabilité illimitée en cas de faute de l'exploitant. C'est le cas prévu par l'article 14 de la Convention de Rome.

Les dispositions de l'article 14 établissent la responsabilité illimitée dans deux cas bien distincts. Au paragraphe *a* il est question d'une faute de l'exploitant ou de l'un de ses préposés qui a contribué au dommage. Le cas du paragraphe *b* est tout différent : la responsabilité de l'exploitant devient illimitée lorsque celui-ci n'a pas fourni les sûretés exigées par la Convention ; il y a ici la sanction d'une faute qui n'a rien à voir directement avec le dommage.

Le projet du C. I. T. E. J. A. était semblable à la Convention quant au paragraphe *b*, mais au paragraphe *a* il ne s'agissait que de la propre faute de l'exploitant et non de celle des préposés. Cet article avait suscité de nombreuses critiques et plusieurs amendements avaient été proposés pour lui être substitués. La délégation italienne proposait même de le supprimer ; elle reprenait en faveur de cette suppression les arguments qui avaient décidé l'adoption du principe de la limitation : faciliter l'assurance, ne pas gêner le développement de l'aviation ; elle faisait également valoir que si l'on maintenait la responsabilité subjective, la possibilité d'être indemnisé totalement inciterait les victimes à chercher à prouver la faute de l'exploitant, ce qui risquerait de

multiplier les procès ; elle faisait remarquer que le domaine d'application de la responsabilité à base de risque serait réduit au cas fortuit, aux cas de force majeure ou de faute d'un tiers ; enfin, si la victime prouve la faute n'y aura-t-il pas, *ipso facto*, résiliation de la police d'assurance, auquel cas la victime risque de perdre une garantie importante. Ces divers arguments contre la responsabilité illimitée ne paraissent pas être tous convaincants. En la supprimant on ne favorisera pas l'exploitant sérieux, mais seulement l'exploitant fautif qui ne sera pas plus tenu que le premier. Si l'assurance est conclue pour garantir une responsabilité objective jusqu'à une certaine limite, et si l'accident est dû à une faute, l'assurance paiera jusqu'à cette limite, le surplus restant dû par l'exploitant, car responsabilité objective ne veut pas dire responsabilité quand il n'y a pas faute, mais responsabilité dans tous les cas, sans considération de la cause morale du dommage.

Néanmoins, le texte de l'article tel qu'il avait été rédigé par le C. I. T. E. J. A. présentait de graves inconvénients : il prenait en considération *toute faute* de l'exploitant et il passait sous silence les fautes des préposés. Pour certaines fautes qui ne sont pas très graves, on peut maintenir la responsabilité limitée sans contrevenir à l'équité. Dans le cas où l'exploitant est une grande entreprise, il y avait incertitude pour savoir quelle était la personne physique dont la faute était considérée comme faute de l'exploitant et à quel moment la faute de l'agent devenait faute personnelle ; on aurait pu faire appel ici à une notion semblable à celle qui existe en droit administratif français et qui distingue la faute de service et la faute personnelle, mais il eut été difficile d'introduire une telle notion, assez subtile, dans

une Convention internationale. D'autre part, si l'on admet que la faute du pilote préposé d'une entreprise n'entraîne pas une responsabilité illimitée pour l'entreprise exploitante parce que le pilote ne participe pas à la direction, comment pourrait-on, en stricte justice, tenir de façon illimitée le petit exploitant, pilote de son appareil, qui se rend coupable de la même faute. Ces diverses considérations amenèrent la Conférence à établir un paragraphe *a* où les dispositions de l'article 14 ne sanctionnaient que *la faute lourde ou le dol* de l'exploitant et de ses préposés et seulement au cas où le fait dommageable s'est produit en dehors de la volonté de l'exploitant ; ainsi il n'y a pas lieu d'appliquer les dispositions de l'article 14 lorsque, dans le cas de faute ou de dol des préposés, l'exploitant peut prouver « qu'il a pris toutes les mesures utiles pour empêcher le dommage. »

Egalement la responsabilité reste limitée dans le cas de faute de pilotage, de conduite ou de navigation, mesure fort sage au demeurant, car cette faute, qui fait partie du risque de l'air et à ce titre doit rentrer dans l'application de la responsabilité objective, est, de plus, difficilement appréciable : après un accident, telle manœuvre, jugée par un expert, propre à aggraver le dommage, devait, d'après une autre compétence, être tentée pour le salut de tous ; enfin si une telle faute devait entraîner la responsabilité illimitée les pilotes pourraient, dans des circonstances critiques, conserver une moindre liberté d'esprit, résultat fâcheux pour la communauté.

L'exploitant ne peut également pas se prévaloir de la limitation : « s'il n'a pas fourni l'une des sûretés fournies » ne sont pas valables ou ne couvrent pas la responsabilité

« de l'exploitant pour le dommage causé dans les conditions et limites de la présente Convention. » On a reproché à cette disposition d'être inutile : dans le cas où l'exploitant n'est pas assuré, s'il est solvable, la victime sera payée et il n'y a aucune raison pour l'indemniser totalement ; s'il n'est pas solvable, la sanction de l'art. 14 sera toute platonique. Il est exact de dire qu'au moment de l'accident les dispositions de l'article 14 sont inefficaces, mais elles ont une inutilité préventive : de crainte d'encourir une responsabilité illimitée, tel exploitant qui aurait été négligent veillera à avoir des sûretés valables. De plus, à toute règle il faut une sanction et même si elle doit rester sans application dans un grand nombre de cas, la responsabilité illimitée de l'article 14 en constitue une.

*
* *

Les dispositions de l'article 4, paragraphe 1^{er}, mettent la responsabilité, qu'elle soit objective ou subjective, à la charge de l'exploitant de l'aéronef. La définition de l'exploitant est donnée au paragraphe 2 du même article :

« Est qualifié exploitant de l'aéronef toute personne qui en a la disposition et qui en fait usage pour son propre compte. »

Deux thèses s'étaient trouvées en présence lors de la discussion de l'article 3. La délégation française proposait de déterminer l'exploitant d'une manière purement formelle : aurait été qualifié exploitant, la personne inscrite au registre de l'aéronautique ; le paragraphe 2 aurait été supprimé comme inutile, le mot exploitant étant parfaitement compréhensible. Cette solution avait l'avantage d'être simple, de faciliter la recherche de l'exploitant par la victime

et de permettre un contrôle plus efficace de la garantie ; nul ne pouvant faire inscrire un appareil sans donner la preuve qu'il a fourni la garantie.

L'autre thèse était celle du rapporteur, M. Ambrosini, et de la majorité des délégués qui préféraient un critère matériel : l'exploitant était quiconque répondait aux conditions énumérées dans le paragraphe 2. Ce fut cette dernière solution qui fut adoptée lorsque les délégations de langue anglaise firent remarquer qu'en l'absence d'une expression exacte traduisant en anglais le mot exploitant, il était nécessaire de garder une définition quelconque de ce mot.

D'après le paragraphe 2, l'exploitant est donc celui qui a la disposition de l'aéronef et qui en fait usage pour son propre compte. Ce sont là deux notions toutes différentes. La disposition de l'aéronef implique le choix et la direction de l'équipage, l'entretien du matériel, la charge des fournitures ; c'est une notion qui se rapproche de celle de la garde, tandis que l'usage est un fait purement matériel ; le voyageur qui loue un aéronef à une Compagnie de transport pour un voyage déterminé en a l'usage pendant ce voyage. On peut se demander pourquoi les délégués ont introduit cette idée d'usage qui complique le problème alors que le fait d'avoir la disposition de l'appareil permettrait à lui seul de définir l'exploitant, d'autant qu'il arrive que la disposition et l'usage n'appartenant pas à la même personne on ne sait à laquelle de ces notions donner la priorité.

Il peut se présenter plusieurs cas où la détermination de l'exploitant s'avère délicate : Une Compagnie A, propriétaire, loue son appareil à une Compagnie B ; elle le loue seule ; la Compagnie B doit choisir le pilote et commandant, s'occuper des fournitures ; elle donnera et dirigera les vols ; il est évident que la Compagnie B est l'exploitant ; elle a

à la fois l'usage de l'appareil et sa disposition. Dans le cas absolument opposé, le problème est aussi simple : la Compagnie A loue son appareil en ordre de marche avec équipage et fournitures pour un voyage déterminé ; la Compagnie B a l'usage de l'appareil mais la Compagnie A en garde la disposition ; il n'est pas douteux que la Compagnie A reste alors l'exploitante. Mais supposons un cas intermédiaire : la Compagnie loue l'appareil avec équipage et fournitures mais laisse la direction de l'équipage et l'ordonnance des vols à la Compagnie B ; il semble que dans ce cas la Compagnie B doive être déclarée exploitante car elle a l'usage et la disposition de l'aéronef, mais la controverse reste possible. Que décider également lorsque les membres d'un Club utilisent les appareils du Club ? L'usage appartient à celui qui se sert de l'aéronef mais le Club et l'usager se partagent la disposition ; le Club a la possibilité, par l'intermédiaire de son bureau, d'accorder ou de refuser l'usage de l'aéronef suivant les règlements et l'usager peut utiliser cet appareil à son gré dans les mêmes limites.

D'après la définition du paragraphe 2 de l'article 4, la détermination de l'exploitant serait assez difficile à faire pour la victime. Aussi, pour lui faciliter cette détermination, le paragraphe 3 de l'article 4 a permis l'emploi d'un critère formel : « Au cas où le nom de l'exploitant n'est pas inscrit au registre aéronautique ou sur toute autre pièce officielle, le propriétaire est réputé être l'exploitant jusqu'à preuve du contraire. » La victime pourra attaquer comme exploitant la personne inscrite, la preuve contraire étant recevable. On peut se demander si cette preuve doit être purement négative ou si le défendeur doit indiquer le véritable exploitant ; autrement dit, la preuve que le propriétaire n'a pas la dis-

position de l'aéronef et qu'il n'en fait pas usage est-elle suffisante ou faut-il la preuve qu'un autre a cet usage et cette disposition de l'aéronef ? Le texte de l'article 4 n'exige que la première preuve, mais en pratique le propriétaire prouvera qui est l'exploitant pour prouver qu'il n'exploite pas lui-même.

Au cas où serait inscrit le nom d'un exploitant qui n'est plus le véritable exploitant (ce fait peut se produire en cas de locations successives) on peut se demander si l'exploitant inscrit sera admis à faire la preuve du contraire. Au paragraphe 3 de l'article 4 il ne s'agit que du propriétaire. Pourtant ce paragraphe est ainsi rédigé : « Au cas où le nom de l'exploitant n'est pas inscrit... » ; l'ancien exploitant pourra prouver que le nom inscrit n'est pas celui du véritable exploitant et que, par conséquent, le nom de l'exploitant n'est pas inscrit ; la victime pourrait se retourner à ce moment contre le propriétaire, mais il est probable qu'en faisant la preuve qu'il n'est pas l'exploitant, le défendeur aura appris à la victime qui était le véritable exploitant devant répondre du dommage.

Dans le projet de C. I. T. E. J. A., le cas de l'exploitation abusive n'avait pas été traité ; le responsable était alors l'exploitant illégitime comme un exploitant ordinaire. Mais des délégués ont fait remarquer à la Conférence que l'emploi abusif pouvait avoir été permis par l'incurie de l'exploitant. Si le détenteur illégitime causait un accident, l'exploitant négligent avait une certaine part de responsabilité morale ; ne serait-il pas juste de la sanctionner par l'établissement d'une solidarité avec l'auteur du dommage ? Ces considérations déterminèrent les délégués à admettre un article 5 où ils établissaient une responsabilité solidaire à l'encontre du

détenteur illégitime et de l'exploitant lorsque celui-ci n'a pas pris les mesures nécessaires pour éviter l'usage illégitime.

Le texte de cet article parfaitement justifiable dans son principe contient une disposition qui paraît l'être beaucoup moins ; il est dit que chacun des deux responsables solidaires est « tenu dans les conditions et les limites de la présente Convention ». Que l'exploitant ne soit soumis qu'à une responsabilité limitée, rien de plus juste ; il peut avoir agi par simple étourderie. La limitation de la responsabilité se comprend beaucoup moins pour le détenteur illégitime qui n'est digne d'aucun intérêt. On aurait donc pu laisser à sa charge une responsabilité illimitée, tout en limitant celle de l'exploitant, lequel aurait répondu solidairement jusqu'à la limite de la Convention. Néanmoins, en pratique, comme il est probable que le détenteur illégitime négligera de faire assurer son aéronef, il se trouvera presque toujours dans le second cas prévu à l'article 14 et ainsi il encourra une responsabilité illimitée.

M. Ripert fit remarquer à la Conférence que cette recherche du responsable ne présentait pas grand intérêt si l'on exigeait la garantie avant la mise en service de l'appareil ; oui si la garantie était attachée à l'aéronef ; mais nous verrons plus loin que lorsque l'exploitant possède plusieurs aéronefs la limite de sa responsabilité peut être fixée à 3.000.000 de francs quelque soit le nombre d'appareils ; il s'ensuit que la garantie est affectée à l'ensemble des appareils de l'exploitant et non pas individuellement à chaque appareil ; si un appareil est volé en dehors de toute négligence de l'exploitant, les dommages dont il sera la cause ne seront plus garantis puisque son exploitant sera le détenteur illégitime.

La seconde responsabilité solidaire, établie par la Convention de Rome, se présente dans le cas de collision d'aéronefs. Quand il s'agit de tiers victimes de collisions d'aéronefs, il faut entendre les tiers à la surface qui sont atteints soit dans leurs personnes, soit dans leurs biens par des débris d'appareils ou les appareils eux-mêmes tombés à la suite d'une collision ; il ne peut s'agir des personnes transportées dans chacun des aéronefs qui, pourtant, sont des tiers pour l'exploitant de l'autre aéronef, mais qui ne sont pas « à la surface ».

Dans le cas où la collision se produit entre aéronefs roulant sur le sol, les appareils, d'après l'article 2 de la Convention, sont « en vol » et par conséquent les passagers ne sont plus considérés comme étant à la surface ; la possibilité pour les passagers d'attaquer, à la fois, l'exploitant de l'aéronef auteur du dommage en se réclamant de la Convention de Rome et l'exploitant de l'aéronef transporteur en se réclamant de la Convention de Varsovie, possibilité dont il a déjà été question au précédent chapitre, ne pourrait donc exister ici. La responsabilité, dans ce cas, sera traitée dans une prochaine Convention qui règlera toutes les questions ayant rapport à la collision. Le C. I. T. E. J. A. avait même réservé le problème des dommages causés par collision aux tiers à la surface pour le régler ultérieurement lors de l'étude du projet sur la collision, par analogie avec le droit maritime qui avait réglé le problème correspondant par la Convention sur l'abordage. Des délégués firent remarquer, avec juste raison, à la Conférence de Rome, que cette question n'était pas exactement un problème de collision, car il ne s'agirait pas ici des rapports entre les aéronefs abordés, mais de la situation du tiers lésé qui doit avoir le droit d'at-

taquer l'exploitant d'un quelconque des aéronefs entrés en collision. L'article 5 de la Convention a donc établi une solidarité entre les exploitants des aéronefs entrés en collision, solidarité qui permettra à la victime de demander la réparation du dommage sans qu'elle ait à rechercher quel est l'aéronef qui le lui a causé. Cependant, dans cet article 6, la responsabilité définitive n'a pas été réglée, parce que réservée à la Convention sur l'abordage aérien.

Il n'a pas été question jusqu'ici de l'auteur du dommage, sauf au cas où l'exploitant, ou un de ses préposés, est en même temps auteur du dommage, auquel cas la responsabilité de l'exploitant devient illimitée. Si l'exploitant est responsable dans tous les cas, la Convention devrait, semble-t-il, lui permettre un recours contre l'auteur du dommage. Il n'en est rien cependant. L'établissement d'un recours contre l'auteur du dommage aurait nécessité toute une étude spéciale : le recours devait être à base de faute alors que la Convention est basée sur le risque ; de plus, il peut exister des rapports juridiques ou des clauses concernant la répartition de la responsabilité entre l'exploitant et l'auteur du dommage ; enfin ce recours mettait en jeu des règles générales sur la responsabilité qui sont différentes suivant les législations. Ces multiples considérations amenèrent les délégués à admettre un article 7 ainsi dirigé : « Les dispositions qui précèdent ne préjugent pas la question de savoir « si l'exploitant de l'aéronef aura ou non recours contre « l'auteur du dommage. » Ce recours ne sera donc permis à l'exploitant que dans le cas où il est autorisé par la loi du lieu de l'accident.

La responsabilité objective avait pour corollaire, dans le projet de Convention présenté par le C. I. T. E. J. A., la limitation de cette responsabilité : il semblait qu'après les nombreuses discussions du C. I. T. E. J. A., le principe de la limitation avait été définitivement adopté. Cependant, à la Conférence de Rome, plusieurs délégations proposèrent de revenir à la responsabilité illimitée ; elles ne furent pas suivies par la majorité qui préféra maintenir le principe de la limitation.

Mais ce principe admis, il s'agissait d'établir un système de limitation, celui qui avait été établi par le C. I. T. E. J. A. (valeur de l'aéronef à sa première mise en service) ne satisfaisant pas la plupart des délégués.

Deux systèmes étaient possibles : celui qui prévoyait une somme fixe, la même dans tous les cas, et celui qui établissait la somme limite en fonction de l'importance de l'aéronef, le barème pouvant être soit la valeur de l'aéronef, soit son poids. Le premier système avait évidemment l'avantage de la simplicité mais il était arbitraire quant à la fixation de la somme limite ; si celle-ci était importante, la responsabilité devenait pratiquement illimitée pour les aéronefs de tourisme ; si elle était équitable pour les aéronefs de tourisme, les victimes des grands aéronefs, qui peuvent commettre des dégâts considérables, n'avaient qu'une somme dérisoire à se partager.

Les délégués avaient préféré choisir le système de la limitation en fonction de l'importance de l'aéronef ; il se présentait alors une autre difficulté : le choix du barème. On pouvait choisir la valeur de l'aéronef ; ce principe suscitait de graves objections. Pour qu'il soit équitable, il faut supposer « qu'il y a une relation entre la valeur écono-

mique de l'appareil et l'étendue des dommages qu'il peut causer aux tiers. » (1) ; or cette relation n'existe pas toujours ; l'adjonction à un aéronef d'appareils de sécurité réduit le nombre d'accidents possibles et augmentent la valeur de l'appareil. L'adoption d'un tel système conduirait les constructeurs à rechercher la diminution de la valeur marchande des aéronefs, ce qui finalement multiplierait les accidents ; elle serait une prime à la mauvaise fabrication. D'autre part, si l'on calcule la valeur de l'aéronef au moment de la mise en service, comme l'avait proposé le C. I. T. E. J. A., la fixation de la limite sera relativement facile, car elle pourra être définitive, mais si l'on calcule la limite au moment de l'accident (avant l'accident), l'appréciation de valeur de l'aéronef à ce moment précis sera forcément arbitraire surtout si l'aéronef a été détruit ; et si on prend la valeur après l'accident, comme le proposait la Chambre de Commerce Internationale, par analogie avec l'institution de l'abandon du droit maritime, ce système aboutirait à laisser la victime sans indemnité pour chaque accident grave.

La proposition française qui limitait la responsabilité à la valeur de l'assurance présentait les mêmes inconvénients que la limitation à la valeur de l'aéronef et de plus conduisait l'exploitant à limiter lui-même sa responsabilité en décidant pour quelle valeur il assurerait son aéronef ; d'ailleurs, en dehors de tout calcul malhonnête, il arrive souvent que l'on assure en dessous de la valeur réelle, soit parce qu'on pense que la valeur diminue, soit parce qu'on devient son propre assureur au-dessus de la somme assurée.

(1) Compte rendu de la Conférence de Rome. *Revue générale de droit aérien*, 1933, p. 523.

La délégation britannique avait proposé d'établir la limitation en fonction du poids de l'appareil, système qui présentait des avantages théoriques et pratiques : les dommages causés par les aéronefs sont, dans l'ensemble, proportionnels à la taille et au poids de l'aéronef qui les a causés ; en établissant un coefficient appliqué au poids, il permettrait de répondre à toutes les possibilités de variations dans la construction des appareils ; la limite pouvait se calculer facilement, même en cas de destruction totale de l'appareil, l'indication du poids étant inscrites sur les certificats de navigation. Mais le défaut de ce système était de ne pas convenir à tous les aéronefs ; grâce à lui, la limite de responsabilité d'un dirigeable était moins élevée que celle d'un avion présentant un danger équivalent.

Possédant au total plus d'avantages que d'inconvénients, la proposition anglaise fut adoptée par les délégués à la Conférence. Il fallait ensuite établir le coefficient par lequel on multiplierait le poids en kilogrammes pour obtenir la limite ; la délégation anglaise avait proposé 250 francs (1), chiffre à première vue arbitraire, mais qui donne des limites raisonnables : deux millions de francs pour les grands avions commerciaux, 400.000 francs pour des avions de tourisme.

Dans le cas de très gros avions (la tendance moderne paraît s'orienter de ce côté pour les avions de transport) ce système aurait donné des limites trop élevées ; de plus, si le dommage est souvent en rapport avec l'importance des aéronefs, quand il est causé par l'aéronef lui-même, les dé-

(1) Convention de Rome, article 19 : *Les sommes indiquées en France dans la présente Convention sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.*

gâts résultant de la chute ou du jet ont une importance indépendante de celle de l'aéronef qui en est la cause première ; on aurait pu mettre ces constatations en pratique en établissant une limite de responsabilité composée de deux éléments : un élément fixe, le même quel que soit l'aéronef, et un élément mobile variant en raison du poids, sans que le total puisse excéder un maximum à fixer. Les délégués préférèrent établir un minimum et un maximum ; le C. I. T. E. J. A., pour que fut mieux assurée l'indemnisation des victimes, avait fixé le minimum à une somme extrêmement élevée : 2.500.000 ; pratiquement, c'était une responsabilité illimitée ; il y a évidemment des accidents qui causeront de pareils dégâts : aux Etats-Unis, un avion de transports qui avait à bord un pilote et deux passagers s'était écrasé sur une maison ; le feu provoqué par l'explosion du réservoir s'est communiqué à trois immeubles et il y a eu quatorze morts. Mais de tels accidents sont exceptionnels, et une limite encore plus élevée que celle proposée par le C. I. T. E. J. A. ne garantirait pas leur indemnisation. Il était donc raisonnable d'abaisser le minimum jusqu'à 600.000 francs et d'établir un maximum de 2.000.000 de francs.

Les dommages peuvent être causés soit aux personnes, soit aux choses. Il est évident que ceux qui touchent à l'intégrité physique des individus sont beaucoup plus sensibles aux victimes que ceux qui atteignent leurs biens. En considération de ce fait, on aurait pu établir une priorité pour les dommages causés aux personnes, mais on eut ainsi abouti à priver dans certains cas, les demandeurs, touchés dans leurs biens, de tout dédommagement ; il était plus équitable d'affecter une part de la somme limite à la réparation des dommages aux personnes, bien que l'on repro-

chât à ce système de favoriser l'exploitant en abaissant la limite de sa responsabilité dès qu'une catégorie de dommages présentait un total d'indemnités inférieur à la limite de cette catégorie. Pour éviter ce dernier inconvénient, on pouvait établir une réversibilité dans le cas où le montant affecté à une catégorie n'était pas intégralement absorbé ; le C. I. T. E. J. A. avait ainsi admis que si les dommages aux biens donnait lieu à une évaluation inférieure à la somme limite affectée aux biens, c'est-à-dire à la moitié de la somme totale, ce qui resterait serait dévolu à la réparation des dommages causés aux personnes ; c'était la réversibilité dans un seul sens. Mais à la Conférence de Rome, les délégués repoussèrent toute réversibilité. Il restait à établir dans quelle proportion l'indemnité limite serait partagée entre les personnes et les biens. Le C. I. T. E. J. A. avait admis le partage par moitié : la Conférence a estimé préférable d'affecter une plus grande proportion aux dommages causés aux personnes et adopté deux tiers pour la réparation de dommages aux biens, c'est-à-dire, le minimum global étant 600.000 francs, un minimum de 400.000 francs pour les personnes et de 200.000 francs pour les biens et le maximum total étant 2.000.000 de francs, un maximum de 1.333.333 francs pour les personnes et 666.666 francs pour les biens.

La délégation américaine avait proposé d'établir une nouvelle limitation qui fixerait un chiffre maximum par personne ; cette limitation devait faciliter l'assurance en Amérique. La Conférence se ralliant à cette proposition admit que dans un accident l'indemnité prévue par personne lésée ne devrait pas dépasser 200.000 francs, somme peut-être insuffisante dans certains cas, mais qui fut néanmoins unanimement adoptée. De l'application de ces différentes li-

mites, il résulte que la limite globale du maximum ne serait presque jamais atteinte, car si les dommages aux biens peuvent facilement absorber le montant de l'indemnité qui leur est affectée, il faudrait, pour que les dommages aux personnes absorbent la quotité maximum réservée, un accident causant la mort de sept personnes étrangères à l'aéronef ; un tel accident ne s'est pas encore produit en France.

*
**

Dans l'intérêt des victimes, il avait été ajouté au projet de Convention sur la responsabilité, un projet sur la garantie.

La garantie établie était l'assurance obligatoire, mais avec la possibilité pour chaque législation nationale de permettre, en remplacement d'assurances, le dépôt en espèces ou la garantie de banque. Ce système avait quelques défauts : il était un obstacle à l'unification du droit privé aérien, puisqu'il reconnaissait différentes garanties ; le dépôt en espèces est une gêne considérable, la garantie de banque, même de banque autorisée par l'Etat, est à la merci d'une catastrophe financière. Mais si l'établissement, comme seule garantie, de l'assurance obligatoire, contribuait à l'unification du droit, il présentait également des inconvénients : l'assurance obligatoire soumet les exploitants à la loi des assureurs qui, constitués en syndicats internationaux et forts du privilège que leur accorderait la Convention, pourraient imposer des primes d'assurances excessives ; de plus, les compagnies d'assurance connaissent, comme les banques, des crises économiques et dans le cas de faillite d'une compagnie d'assurances la victime sera tout autant privée de dédommagement que dans le cas de faillite de la banque

du dépôt. Le système adopté par le C. I. T. E. J. A. avait enfin le grand avantage de laisser aux gouvernements une certaine liberté qui pouvait faciliter la reconnaissance de la Convention et, en raison de ces considérations, les délégués préféraient le maintenir.

Ce sont les dispositions de l'article 12 de la Convention qui organisent les garanties que doit présenter « un aéronef immatriculé sur le registre d'une Haute Partie Contractante pour évoluer au-dessus du territoire d'une autre Haute Partie Contractante ». L'aéronef doit être assuré pour les dommages prévus par la Convention. Lorsque les délégués semblaient vouloir établir un maximum de limitation trop élevé, la délégation française avait proposé de permettre l'assurance des très gros avions pour une somme moindre que le montant de la limitation, mais il aurait fallu qu'en cas d'accident, l'exploitant fournisse la différence entre la somme assurée et la limite ; cette mesure aurait surtout favorisé les insolubles.

La garantie peut également être donnée :

- « a) sous la forme d'un dépôt en espèces effectué dans
« une caisse publique ou une banque autorisée à cette fin
« dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef ;
- « b) sous la forme d'une garantie donnée par une banque
« autorisée à cette fin dans le territoire d'immatriculation
« de l'aéronef. »

De plus, l'exploitant est obligé, par les dispositions de l'article 12, de compléter, jusqu'à la limite, les sommes affectées au dépôt en espèces ou à la garantie, lorsqu'elles sont diminuées du montant d'une indemnisation.

Le risque que présente l'ensemble des avions d'une grande entreprise n'est pourtant pas la somme des risques présen-

tés par chaque avion. Dans le cas d'assurances, l'entreprise arrivera à une entente avec la Compagnie d'assurances pour garantir le paiement des dommages causés par tous les avions sans payer pour cela une prime trop considérable. Si l'on désire rendre pratique l'emploi des autres sûretés, il faut permettre une facilité analogue. Les dispositions de l'article 15 établissent dans ce but un système dégressif dans le cas d'une exploitation comprenant plusieurs aéronefs : « La sûreté sera considérée comme couvrant la pleine
« limite de la responsabilité pour tous les aéronefs exploités
« si le dépôt ou la garantie atteignent une somme fixée en
« réduisant le montant de la sûreté qu'il devait fournir pour
« la totalité de ses aéronefs, d'un tiers s'il en exploite deux
« et de moitié s'il en exploite trois ou un plus grand nombre.
« Elle sera de plus considérée comme couvrant la pleine
« limite de responsabilité pour tous les aéronefs si elle at-
« teint la somme de 2.500.000 francs pour deux aéronefs ou
« de 3.000.000 de francs pour trois ou un plus grand
« nombre. »

La constatation de la garantie est une question des plus importantes : si elle a été réalisée de façon assez simple pour être permise quel que soit le lieu ou le moment, il y aura peu d'aéronefs pouvant circuler sans garantie. Les dispositions de l'article 13 établissent que la garantie doit être constatée soit par un certificat officiel, soit par une mention officielle sur un des documents du bord. Ce système très simple peut malheureusement faire croire à des sûretés qui n'existent pas, si au cas de vente ou de location le certificat n'est pas retiré, ou si la mention n'est pas annulée. Pour éviter ces inconvénients il aurait fallu admettre le principe que la garantie est attachée individuellement à l'aéronef et

non à l'exploitant ou à l'ensemble des appareils ; mais l'adoption d'un tel principe était impossible pour des raisons économiques, le total des garanties exigées pour chaque aéronef aboutissant à un chiffre trop considérable dans le cas d'entreprises de transport.

Nous avons vu que les dispositions de l'article 14, paragraphe 2, établissaient, dans le cas d'absence ou d'insuffisance des sûretés, une sanction qui consistait à enlever à l'exploitant le bénéfice de la limitation. Mais cette sanction ne procurait, dans la plupart des cas, aucun avantage à la victime ; elle ne pouvait être utile que préventivement.

CHAPITRE IV

Règles de procédure.

Pour connaître les actions intentées à l'exploitant au nom de la Convention, les dispositions de l'article 16 désignent deux tribunaux au choix du demandeur : « l'autorité judiciaire du domicile du défendeur et celle du lieu où a été causé le dommage. » Des délégués auraient voulu joindre à ces deux juridictions le tribunal du lieu d'immatriculation, mais aucune raison ne se présentait en faveur de cette mesure ; le tribunal du domicile du défendeur est la juridiction du droit commun qui protège l'intimé ; la possibilité pour la victime de porter sa réclamation devant le tribunal du lieu de l'accident, qui, souvent, est en même temps le tribunal de son domicile, lui évite l'obligation de plaider sa cause devant une juridiction lointaine, peut-être étrangère ; mais ni l'exploitant qui peut avoir différents lieux d'immatriculation pour ses aéronefs, ni la victime qui, à moins d'un hasard particulier, sera domiciliée loin du tribunal du lieu d'immatriculation de l'aéronef qui a causé le dommage ne trouveront d'avantage à l'adoption de ce for.

L'action sera intentée par la victime ou, si la victime meurt indépendamment de l'accident, par les héritiers. S'il s'agit, non pas, comme dans ce dernier cas, d'une action qui existait avant la mort de la victime et qui passe aux héritiers par droit de succession, mais d'une action en répa-

ration qui naît par suite de la mort de cette victime dans l'accident, on peut se demander quelle sera la loi qui déterminera les personnes ayant le droit de l'intenter. Il est impossible de régler dans la Convention un point aussi important, qui touche à toute la législation interne sur la responsabilité civile des différents Etats. Cette détermination devra donc être laissée à l'appréciation d'une loi nationale ; certains délégués avaient proposé de renvoyer dans ce cas à la loi du lieu du dommage puisqu'il s'agissait d'obligations ne naissant pas d'un contrat, mais d'autres délégués faisaient remarquer que cette question relevait du statut personnel et que, par conséquent, la loi nationale de la victime devait être appliquée. Le renvoi à l'une ou l'autre de ces législations n'était pas indifférent, les diverses lois nationales ne permettant pas aux mêmes personnes de demander des dommages-intérêts en cas de mort par fait illicite. En raison des difficultés de la question, les délégués préférèrent ne pas la régler dans la Convention, laissant au juge la liberté d'apprécier suivant les règles du droit international privé quelles devaient être les personnes admises à intenter une action pour chaque accident.

En cas de décès du responsable, les dispositions de l'article 27 de la Convention de Varsovie avaient précisé que l'action s'exerçait contre ses ayants droit dans les mêmes limites ; bien que les dispositions de cet article aient été jugées sans grande utilité à la Conférence de Rome comme à celle de Varsovie, elles furent reproduites à l'article 18 de la Convention de Rome, à la demande expresse de la délégation anglaise qui les considérait comme exigées par le droit anglo-saxon. Le seul inconvénient du texte de l'article 18 était qu'il introduisait une expression « ayant droit », qui pouvait être difficilement traduisible dans certaines

langues. Néanmoins, les explications nécessaires étant données à la Conférence, l'adoption de cet article ne rencontra pas d'opposition.

*
* *

La Convention établissant une assurance obligatoire, le projet du C. I. T. E. J. A. permettait un recours direct de la victime contre l'assureur. Bien que plusieurs Etats représentés à la Conférence ne connaissent pas ce recours, le principe avait été admis ; mais les délégués ne purent arriver à une entente pour en organiser l'application. Il fallait, en effet, décider dans quelles mesures la victime pourrait demander la réparation à l'assureur ; si, en vertu de la règle : « *Nemo plus juris in alium transferre potest quam ipse habet* » l'assureur pourrait opposer à la victime toutes les défenses qu'il aurait pu opposer à l'assuré ou si, les fautes de l'assuré n'étant pas opposables à la victime, il fallait permettre à l'assureur, ayant payé plus qu'il ne devait, de se retourner contre l'assuré ; enfin, pour éviter cette dernière complication, exigerait-on de l'exploitant une assurance couvrant même ses propres fautes.

Dans la Conférence d'assureurs qui s'était tenue à Paris au début de mai 1933, un peu avant la Conférence de Rome, on s'était beaucoup préoccupé de cette question. L'intérêt des Compagnies était évidemment de payer le moins d'assurances possible ; quand un particulier demande une police, la Compagnie ne vérifie pas si ses indications sont exactes ; il lui faudrait trop de temps et de personnel ; mais, au moment de l'accident, fait heureusement plus rare qu'une demande de police, elle procèdera à cette vérification et si elle découvre une faute de l'assuré, elle veut pouvoir plaider

la déchéance de celui-ci, laissant ainsi la victime sans aucune garantie.

La délégation britannique, qui soutenait les droits des assureurs (les groupements d'assureurs anglais sont parmi les plus puissants du monde) avait demandé à la suite de la disposition établissant le recours direct, dans le projet du C. I. T. E. J. A., l'addition de la clause suivante :
« ... pourvu que l'assureur soit en mesure d'opposer au tiers toute défense qu'il eut pu opposer à l'assuré, par rapport à tout ce qui a précédé le moment auquel le dommage a été subi. » Sir Alfred Dennis, chef de la délégation anglaise, faisait ressortir la gravité qu'il y avait à exposer l'assureur « à une action de la part d'une personne avec laquelle il n'a aucune relation contractuelle ou autre. » Si l'assureur ne peut faire valoir dans l'action directe aucune des dispositions du contrat d'assurances, il augmentera les primes ou établira les polices de façon à rendre illusoire la garantie. Ne serait-il pas préférable d'établir une énumération restrictive des dispositions du contrat d'assurance que l'assureur pourrait opposer aux prétentions de la victime ; il restait entendu que, dans les contrats entre assuré et assureur, ce dernier peut prévoir une indemnisation pour les préjudices qu'il subira dans une action directe, du fait que les dispositions de la police qui auraient été opposables à l'assuré ne l'ont pas été à la victime. Après consultation des assureurs, la délégation anglaise avait proposé que les dispositions opposables à la victime ne puissent se rapporter qu'aux matières suivantes :

1° Fraude ou dissimulation d'un fait matériel de la part de l'assuré au moment de la conclusion de la police ou d'une annexe à celle-ci ;

2° Mauvais état de navigabilité aérienne au début d'un vol ;

3° Dommage causé par l'infraction à une règle juridique quelconque ;

4° Dommage causé quand l'aéronef se livre à des exercices particulièrement dangereux (courses, essais de vitesse, acrobaties) ;

5° Vol de nuit (une heure après le coucher du soleil ou une heure avant son lever), à moins qu'il ne soit permis par l'assurance ;

6° Dommages venant du dol ou de la mauvaise conduite préméditée de l'exploitant ou de ses préposés ou mandataires.

La proposition de Sir Alfred Dennis réalisait, de façon remarquable, la protection des Compagnies d'assurances, mais beaucoup moins bien la protection de la victime, but principal, néanmoins, de la Convention de Rome. Cette proposition aboutissait en effet à laisser le tiers sans garantie chaque fois que l'exploitant était fautif, c'est-à-dire au moment où il avait le plus besoin de protection. Il était, de plus inadmissible que les Compagnies d'assurances qui, du fait de l'établissement de l'assurance obligatoire en matière aérienne, voyaient s'accroître leurs possibilités, ne consentent pas, en revanche, à participer à l'esprit de la Convention en indemnisant la victime sans considérer les infractions de l'exploitant aux clauses de police, quitte à se retourner contre ce dernier lorsqu'elles avaient à lui opposer des moyens de défense.

M. Ambrosini caractérisa exactement la question en déclarant que Sir Alfred Dennis se référait à une police ordinaire de la responsabilité civile. Or ce n'est pas une responsabilité civile ordinaire qui a été établie par la Convention,

mais une responsabilité à base de risque. Il faut donc que la police d'assurance soit conforme à ce risque, en garantissant les dommages quelle que soit leur cause.

Sir Alfred Dennis prétendait qu'une telle assurance donnerait lieu à des primes trop élevées. Mais les enquêtes de MM. Ingerslew (Danemark) et Richter (Allemagne) avaient donné des résultats contraires. D'après ces délégués, les Compagnies d'assurances étaient prêtes à conclure moyennant un taux de primes modéré des contrats d'assurance garantissant la responsabilité de l'exploitant dans tous les cas excepté le dol.

Les opinions des divers délégués étaient difficilement conciliables, au point qu'il fut jugé préférable de nommer un Comité spécial pour trouver un terrain d'entente ; ce Comité ne put d'ailleurs aboutir à un résultat : l'article du C. I. T. E. J. A. qui établissait un recours direct dût être supprimé. Le recours direct ne sera donc possible que dans le cas où il est permis de la législation nationale de l'assureur ; en effet, l'action contre l'assureur doit être tentée devant le tribunal du siège de l'assurance qui jugera de la recevabilité de l'action (article 16).

Si la victime n'a pas toujours le recours direct contre l'assureur, elle a néanmoins un privilège sur l'indemnité d'assurance, le dépôt en espèces et la garantie en banque, toutes garanties qui « doivent être affectées spécialement et par préférence, au paiement des indemnités dues à raison des dommages prévus par la présente Convention. » (article 12 § 3).

*
* *

« Si plusieurs personnes ont subi des dommages et si la « somme globale à payer à titre de répartition dépasse les

« limites prévues à l'article 8, il y a lieu de procéder à la
« réduction proportionnelle du droit de chacun de façon à
« ne pas dépasser dans l'ensemble, les limites susdites. »
(article 9). L'application de cette mesure, parfaitement équitable, est des plus faciles lorsque les demandes ont été portées devant le même tribunal mais si, comme le permet l'article 16, les demandeurs s'adressent à des tribunaux différents, qui peuvent même être situés dans des territoires n'appartenant pas au même Etat, des difficultés peuvent s'élever. Le projet du C. I. T. E. J. A. disposait que dans ce cas le défendeur pourrait, devant chaque juridiction, « faire état de l'ensemble des réclamations et créances, en « vue d'éviter que les limites de sa responsabilité ne soient « dépassées. » Cette procédure ne peut donner des solutions satisfaisantes, car elle ne permet pas de résoudre plusieurs problèmes : un tribunal saisi d'une demande particulière ne peut pas, à lui seul, fixer une somme qui doit entrer proportionnellement dans les limites de la responsabilité ; si chaque tribunal attend que les autres tribunaux aient rendu leurs jugements, aucune indemnité ne sera jamais accordée ; la question se pose également de savoir qu'elle sera la solution dans le cas où les demandes s'échelonnent dans le temps, tout en restant dans les limites autorisées par la Convention ; le dernier problème qui se présente est la recherche d'un moyen qui puisse empêcher un tribunal d'accorder une somme supérieure au dommage afin que, la réduction étant intervenue, le dommage soit intégralement réparé. Pour éviter ces divers inconvénients, il fallait admettre qu'une seule juridiction procède à la réduction des indemnités. Mais les délégués refusèrent à la Conférence d'entrer dans les détails de procédure et le texte du C. I. T. E. J. A. a été conservé tel quel à la Convention.

La Conférence de Rome a établi une prescription à l'article 17 de la Convention et une déchéance spéciale à l'article 10. La prescription est particulièrement courte : de un an à trois ans. Elle est d'un an à partir du jour du dommage à moins que la victime puisse prouver qu'elle ignorait soit le dommage, soit l'identité du responsable, auquel cas la prescription commence du jour où le demandeur en a eu connaissance, mais dans tous les cas l'action se prescrit par trois ans à partir du jour du dommage. Enfin les dispositions du paragraphe 3 de l'article 17 renvoient à la loi du tribunal saisi pour le calcul de la prescription ainsi que pour les causes de suspension et d'interruption.

Les dispositions de l'article 10 établissent une déchéance dans le cas où l'accident a causé des dommages à plusieurs personnes ; les victimes ont alors six mois à compter du jour de l'accident pour faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations ; cette disposition dans le but de permettre de régler les indemnités dans un délai raisonnable. Si une telle déchéance n'existait pas, les indemnités ne pourraient être distribuées que trois ans après l'accident puisque, jusqu'à cette époque, serait possible la réclamation d'une victime inconnue, qui, en demandant une indemnité nouvelle, obligerait à une révision de toutes les indemnités précédemment accordées. « Ce délai écoulé, il sera valablement procédé au règlement des indemnités » (art. 10-2°).

Cette mesure a été uniquement prise dans l'intérêt des victimes. Il s'ensuit que, si un accident n'a fait qu'une seule victime, celle-ci n'est pas tenue de notifier sa réclamation ; de plus, même dans le cas de plusieurs victimes, celles qui n'ont pas fait valoir leurs droits dans les six mois, pourront être indemnisées sur le montant qui n'aura pas été distribué (article 10-2°).

CONCLUSION

Il paraît difficile d'établir à l'heure actuelle une Convention sur les dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface présentant plus d'avantages que la Convention de Rome. Elle réalise la conciliation des intérêts divergents de la victime et de l'exploitant, car elle assure à la première une réparation certaine, grâce à la garantie, sans que soient exigées des preuves difficiles ; elle ne gêne pourtant pas l'exploitant puisqu'il connaîtra à l'avance l'indemnité maximum à laquelle il peut être condamné et ainsi il pourra s'assurer sans avoir à payer de primes trop élevées, rançon de l'incertitude sur le montant de la réparation en cas de responsabilité illimitée. Sans doute quelques dispositions de détail sont moins heureuses ; en particulier, il est regrettable qu'un recours direct contre l'assureur n'ait pas été organisé dans l'intérêt de la victime, mais la Convention présente un ensemble de règles qu'il serait souhaitable de voir appliquer dans tous les pays.

Malheureusement, du côté de l'application pratique de la Convention, c'est-à-dire du côté de l'introduction de ce texte dans les lois nationales, on rencontre de nombreux obstacles. Nous avons vu qu'il était difficile d'imaginer une législation plus bigarrée que celle qui régit la question des dommages aux tiers dans les différents pays. La législation établie par la Convention de Rome ne pourra, dans la plupart des Etats, être admise dans l'ensemble des lois que

par un bouleversement complet de la législation ancienne et une substitution de la Convention de Rome aux dispositions nationales.

Il est évident que les gouvernements sont assez peu disposés à réaliser ce bouleversement sans être certains que les autres pays représentés à la Conférence de Rome en feront autant. Il en résulte que la Convention de Rome, qui restait ouverte à la ratification jusqu'au 1^{er} janvier 1934, n'a été ratifiée jusqu'à présent par aucun des Etats signataires, même pas par l'Italie qui aurait dû déposer la première ratification selon l'usage diplomatique, puisque la Convention a été établie à Rome.

Les motifs suivants ont été invoqués pour justifier ce retard :

a) Attente tacite pour permettre aux principaux Etats signataires la préparation d'un projet de loi, harmonisant les dispositions de la Convention avec celles déjà existantes en matière de législation aérienne interne.

b) Difficultés trouvées à la conclusion d'accords d'assurance internationaux et pour la réalisation des garanties exigées par l'article 12 de la Convention.

Ces excuses permettent de supposer que les ratifications de la Convention de Rome ne seront pas déposées avant quelques années, car il paraît difficile de résoudre rapidement les problèmes qui se posent à l'occasion de cette ratification.

En prévision de ces difficultés d'application, la Conférence avait établi un article 28 ainsi rédigé : « Chacune des
« Hautes Parties Contractantes aura la faculté, au plus tôt
« deux ans après la mise en vigueur de la présente Conven-
« tion, de provoquer la réunion d'une nouvelle Conférence
« internationale dans le but de rechercher les améliorations
« qui pourront être apportées à la présente Convention. Elle

« s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République française qui prendra les mesures nécessaires pour « préparer cette Conférence. »

Mais pour permettre l'ouverture de cette dernière Conférence, il faut tout au moins que la Convention soit entrée en vigueur, et pour cette entrée en vigueur les dispositions de l'article 24 demandent le dépôt de cinq ratifications. Si les Etats ne veulent pas ratifier avant que des modifications soient intervenues, comme les modifications ne peuvent intervenir qu'après la ratification, il s'ensuivrait que l'entrée en vigueur de la Convention serait indéfiniment retardée.

Si, les ratifications ayant été effectuées, la réunion de la Conférence prévue à l'article 28 était possible, cette Conférence ne pourrait modifier la Convention que dans le sens de facilités accordées aux assureurs puisque les principales difficultés rencontrées dans la ratification du texte de la Convention ont là leur origine. Quelle que fâcheuse que puisse être une telle modification, la Convention présente par ailleurs de tels avantages qu'il est néanmoins préférable de réaliser un changement qui décidera tous les gouvernements à la ratifier.

Vu, le Doyen :
Edgard ALLIX.

Vu, le Président de Thèse :
M. NIBOYET.

Vu et permis d'imprimer;
Le Recteur de l'Académie de Paris,
CHARLETY.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
INTRODUCTION. — L'unification du droit privé aérien	7
TITRE I. — <i>Législations en vigueur dans différents pays avant la Convention de Rome</i>	13
CHAPITRE I. — Législation française	13
CHAPITRE II. — Législations étrangères : Allemagne, Angleterre, Etats-Unis, Italie, Pologne	36
TITRE II. — <i>La Convention de Rome</i>	51
CHAPITRE I. — La préparation de la Convention : réu- nions du C. I. T. E. J. A., responsabilité à base de risque, responsables, limitation de la responsabilité, responsabilité à base de faute ; garanties	51
CHAPITRE II. — Les conditions d'application : aéronefs ; dommages ; tiers ; à la surface	71
CHAPITRE III. — Modalités d'application : excuse, res- ponsabilité à base de faute ; exploitant, limitation ; garantie	92
CHAPITRE IV. — Règles de procédure : compétence, droit d'intenter l'action ; recours direct ; partage de l'in- dennité ; prescription	115
CONCLUSION	123

Loi française du 31 Mai 1934.

Article 1^{er}. — Sont qualifiés aéronefs pour l'application de la présente loi tous les appareils capables de s'élever ou de circuler dans les airs.

Art. 2. — Les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public ne sont soumis qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant.

.....
Article 19. — Les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire français sous réserve des dispositions de l'article 8 ci-dessus.

Toutefois, le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire.

.....
Article 49. — Au cas de location d'un aéronef pour plusieurs voyages successifs ou pour une durée déterminée, le commandant, le pilote et l'équipage restent, sauf convention contraire, sous la direction du propriétaire de l'appareil.

.....
Article 52. — Au cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément aux dispositions du Code Civil.

Article 53. — L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient aux personnes et aux biens situés à la surface.

Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime.

Article 54. — Il est interdit de jeter d'un appareil en évolution, hors les cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques, à l'exception du lest réglementaire.

Au cas de jet par suite de force majeure ou de jet de lest réglementaire ayant causé un dommage aux personnes et biens de la surface, la responsabilité sera réglée conformément aux dispositions de l'article précédent.

Article 55. — Au cas de location de l'aéronef, le propriétaire

et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés.

Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'en est responsable que si le tiers établit une faute de sa part.

Article 56. — L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le tribunal du domicile du défendeur.

CONVENTION

**pour l'Unification de certaines Règles
relatives aux Dommages causés par les Aéronefs
aux Tiers à la surface.**

Sa Majesté le Roi d'Albanie, le Président du Reich allemand, le Président des Etats-Unis d'Amérique, le Président Fédéral de la République d'Autriche, Sa Majesté le Roi des Belges, le Président des Etats-Unis du Brésil, le Président de la République du Chili, le Président du Gouvernement nationaliste de la République de Chine, le Président de la République de Colombie, le Président de la République de Cuba, Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande, le Président de la République de l'Equateur, le Président de la République de El Salvador, le Président de la République Espagnole, le Président de la République de Finlande, le Président de la République Française, Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des Territoires britanniques au delà des mers, Empereur des Indes, le Président de la République de Guatemala, le Président de la République Hellénique, le Président de la République du Honduras, Son Altesse Sérénissime le Régent du Royaume de Hongrie, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur du Japon, le Président de la République de Lithuanie, le Président des Etats-Unis du Mexique, le Président de la République du Nicaragua, Sa Majesté le Roi de Norvège, Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, le Président de la République de Pologne, le Président de la République du Portugal, Sa Majesté le Roi de Roumanie, le Président de la République de Saint-Domingue, les Capitaines Régents de la Sérénissime République de Saint Marin, Sa Sainteté le Souverain Pontife, Sa Majesté le Roi de Suède, le Conseil Fédéral Suisse, le Président de la République Tchécoslovaque, le Président de la République de Turquie, le Comité Central exécutif de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes, le Président des Etats-Unis du Venezuela, Sa Majesté le Roi de Yougoslavie,

ayant reconnu l'utilité de régler d'une manière uniforme la responsabilité pour les dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface,

ont nommé à cet effet leurs Plénipotentiaires respectifs,

lesquels, dûment autorisés, ont conclu et signé la Convention suivante :

ARTICLE PREMIER.

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour donner effet aux règles établies par la présente Convention.

ARTICLE 2.

1) Le dommage causé par un aéronef en vol aux personnes et aux biens qui se trouvent à la surface donne droit à réparation par cela seul qu'il est établi que le dommage existe et qu'il provient de l'aéronef.

2) Rentrent dans cette disposition :

a) le dommage causé par un corps quelconque tombant de l'aéronef, même dans le cas de jet de lest réglementaire ou de jet fait en état de nécessité ;

b) le dommage causé par une personne quelconque se trouvant à bord de l'aéronef, sauf dans le cas d'un acte intentionnellement commis par une personne étrangère à l'équipage, en dehors de l'exploitation, sans que l'exploitant ou ses préposés aient pu l'empêcher.

3) L'aéronef est considéré comme en vol du début des opérations de départ jusqu'à la fin des opérations d'arrivée.

ARTICLE 3.

La responsabilité visée à l'article précédent ne peut être atténuée ou écartée que dans le cas où la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué.

ARTICLE 4.

1) La responsabilité visée à l'article 2 incombe à l'exploitant de l'aéronef.

2) Est qualifié exploitant de l'aéronef toute personne qui en a la disposition et qui en fait usage pour son propre compte.

3) Au cas où le nom de l'exploitant n'est pas inscrit au registre aéronautique ou sur toute autre pièce officielle, le propriétaire est réputé être l'exploitant jusqu'à preuve du contraire.

ARTICLE 5.

Celui qui, sans avoir la disposition de l'aéronef, en a fait usage sans le consentement de l'exploitant, répond du dommage causé, et l'exploitant qui n'a pas pris les mesures utiles pour éviter l'usage illégitime de son aéronef répond solidairement avec lui, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et les limites de la présente Convention.

ARTICLE 6.

En cas de dommage causé à la surface par deux ou plusieurs aéronefs entrés en collision, les exploitants de ces aéronefs sont solidairement responsables envers les tiers victimes de dommages, chacun d'eux étant tenu dans les conditions et les limites de la présente Convention.

ARTICLE 7.

Les dispositions qui précèdent ne préjugent pas la question de savoir si l'exploitant de l'aéronef aura ou non recours contre l'auteur du dommage.

ARTICLE 8.

1) L'exploitant est responsable pour chaque accident, jusqu'à concurrence d'une somme fixée à raison de 250 francs par kilogramme du poids de l'aéronef. Le poids de l'aéronef s'entend du poids de l'aéronef avec la charge totale maximum, tel qu'il est porté au certificat de navigabilité ou toute autre pièce officielle.

2) Toutefois, la limite de la responsabilité de l'exploitant ne pourra être inférieure à 600.000 francs, ni supérieure à 2.000.000 de francs.

3) Le tiers de cette valeur est affecté à la réparation des dommages causés aux personnes, sans que, dans ce dernier cas, l'indemnité prévue puisse dépasser 200.000 francs par personne lésée.

ARTICLE 9.

Si plusieurs personnes ont subi des dommages dans le même accident, et si la somme globale à payer à titre de réparation dépasse les limites prévues à l'article 8, il y a lieu de procéder à la réduction proportionnelle du droit de chacun de façon à ne pas dépasser, dans l'ensemble, les limites susdites.

ARTICLE 10.

1) Les personnes qui ont subi des dommages dans le même accident doivent faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations à l'exploitant dans le délai maximum de six mois à compter du jour de l'accident.

2) Ce délai écoulé, il sera valablement procédé au règlement des indemnités ; les intéressés ayant laissé écouler le délai susvisé sans faire valoir leurs droits ou notifier leurs réclamations ne pourront exercer leurs droits que sur le montant qui n'aurait pas été distribué.

ARTICLE 11.

Si différents tiers lésés agissent, en vertu des dispositions des articles précédents et de l'article 16 devant les juridictions si-

tuées dans des pays différents, le défendeur peut, devant chacune d'elles, faire état de l'ensemble des réclamations et créances en vue d'éviter que les limites de sa responsabilité ne soient dépassées.

ARTICLE 12.

1) Tout aéronef immatriculé sur le registre d'un territoire d'une Haute Partie Contractante doit, pour circuler au-dessus du territoire d'une autre Haute Partie Contractante, être assuré pour les dommages prévus par la présente Convention, dans les limites fixées à l'article 8 ci-dessus, auprès d'une institution publique d'assurance ou d'un assureur autorisé pour ce risque dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef.

2) La législation interne de chaque Haute Partie Contractante peut substituer en tout ou en partie à l'assurance une autre garantie des risques prévus par la présente Convention :

a) sous la forme d'un dépôt en espèces effectué dans une caisse publique ou une banque autorisée à cette fin dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef ;

b) sous la forme d'une garantie donnée par une banque autorisée à cette fin dans le territoire d'immatriculation de l'aéronef.

Ce dépôt en espèces et cette garantie devront être complétés aussitôt que les sommes qu'ils représentent seront susceptibles d'être diminuées du montant d'une indemnisation.

3) L'indemnité d'assurance, le dépôt en espèces et la garantie de banque doivent être affectés spécialement, et par préférence, au paiement des indemnités dues à raison des dommages prévus par la présente Convention.

ARTICLE 13.

1) La nature, l'étendue et la durée des sûretés prévues à l'article 12 ci-dessus seront constatées soit par un certificat officiel, soit par une mention officielle sur un des documents de bord. Ce certificat ou ce document devra être produit à toute réquisition de l'autorité publique ou sur la demande de tout intéressé.

2) Ce certificat ou ce document fera foi de la situation de l'aéronef par rapport aux obligations de la présente Convention.

ARTICLE 14.

L'exploitant n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui limitent sa responsabilité :

a) s'il est prouvé que le dommage provient de la faute lourde ou du dol de l'exploitant et de ses préposés, à moins que l'exploitant ne prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite ou de navigation, ou, s'il s'agit de ses préposés, qu'il a pris toutes les mesures utiles pour empêcher le dommage ;

b) s'il n'a pas fourni l'une des sûretés prévues par la présente Convention, ou si les sûretés fournies ne sont pas valables ou ne couvrent pas la responsabilité de l'exploitant pour le dommage causé dans les conditions et les limites de la présente Convention.

ARTICLE 15.

Dans le cas où l'exploitant de plusieurs aéronefs fournit la sûreté prévue par la présente Convention sous la forme d'un dépôt en espèces ou d'une garantie de banque, la sûreté sera considérée comme couvrant la pleine limite de sa responsabilité pour tous les aéronefs exploités, si le dépôt ou la garantie atteignent une somme fixée, en réduisant le montant de la sûreté qu'il devrait fournir pour la totalité de ses aéronefs, d'un tiers s'il en exploite deux, et de moitié s'il en exploite trois ou un plus grand nombre. Elle sera de plus considérée comme couvrant la pleine limite de sa responsabilité pour tous les aéronefs si elle atteint la somme de 2.500.000 francs pour deux aéronefs ou de 3.000.000 de francs pour trois ou un plus grand nombre.

ARTICLE 16.

Pour connaître des actions en réparation des dommages sont compétentes dans le territoire de chacune des Hautes Parties Contractantes, au choix du demandeur : l'autorité judiciaire du domicile du défendeur et celle du lieu où a été causé le dommage, sans préjudice de l'action directe du tiers lésé contre l'assureur au cas où elle pourrait être exercée.

ARTICLE 17.

1) Ces actions se prescrivent par un an à compter du jour du dommage. Si la personne lésée prouve qu'elle n'a pu avoir connaissance soit du dommage, soit de l'identité de la personne responsable, la prescription commence à courir du jour où elle a pu en avoir connaissance.

2) Dans tous les cas, l'action se prescrit par trois ans à partir du jour où le dommage a été causé.

3) Le mode de calcul de la prescription ainsi que les causes de suspension et d'interruption de la prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi.

ARTICLE 18.

En cas de décès de la personne responsable, l'action en responsabilité dans les limites prévues par la présente Convention s'exerce contre ses ayants droit.

ARTICLE 19.

Les sommes indiquées en francs dans la présente Conven-

tion sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

ARTICLE 20.

1) La présente Convention est applicable toutes les fois qu'un dommage a été causé à la surface dans le territoire d'une Haute Partie Contractante par un aéronef immatriculé dans le territoire d'une autre Haute Partie Contractante.

2) L'expression « territoire d'une Haute Partie Contractante » comprend, aux fins de la présente Convention, tout territoire soumis au pouvoir souverain, à la suzeraineté, au protectorat, au mandat ou à l'autorité de ladite Haute Partie Contractante pour lequel cette dernière est partie à la Convention.

ARTICLE 21.

La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs militaires, de douane et de police.

ARTICLE 22.

La présente Convention ne s'applique pas aux dommages causés à la surface dont la répartition est régie par un contrat de transport ou un contrat de travail intervenu entre la personne lésée et celui auquel incombe une responsabilité aux termes de la présente Convention.

ARTICLE 23.

La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume d'Italie, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement du Royaume d'Italie à chacun des Gouvernements intéressés.

ARTICLE 24.

1) La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du Ministère des Affaires étrangères du Royaume d'Italie, qui en notifiera le dépôt à chacun des Gouvernements intéressés.

2) Dès que le dépôt de cinq ratifications aura été effectué, la Convention entrera en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée, quatre-vingt-dix jours après le dépôt de la cinquième ratification. Chaque ratification dont le dépôt sera effectué ultérieurement produira ses effets quatre-vingt-dix jours après ce dépôt.

3) Il appartiendra au Gouvernement du Royaume d'Italie de notifier à chacun des Gouvernements intéressés la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

ARTICLE 25.

1) La présente Convention, après son entrée en vigueur, sera ouverte à l'adhésion.

2) L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement du Royaume d'Italie, qui en fera part à chacun des Gouvernements intéressés.

3) L'adhésion produira ses effets quatre-vingt-dix jours après la notification faite au Gouvernement du Royaume d'Italie.

ARTICLE 26.

1) Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement du Royaume d'Italie, qui en avisera immédiatement chacun des Gouvernements intéressés.

2) La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation, et seulement à l'égard de la Partie qui y aura procédé.

ARTICLE 27.

1) Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications, ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté, autorité, ou suzeraineté.

2) Les Hautes Parties Contractantes pourront ultérieurement notifier au Gouvernement du Royaume d'Italie qu'elles entendent rendre applicable la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté autorité, ou suzeraineté ainsi exclus de leur déclaration originelle.

3) Elles pourront, à tout moment, notifier au Gouvernement du Royaume d'Italie qu'elles entendent voir cesser l'application de la présente Convention à l'ensemble ou à toute partie de leurs colonies, protectorats, territoires d'outre-mer, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté autorité, ou suzeraineté.

4) Le Gouvernement du Royaume d'Italie notifiera à chacun des Gouvernements intéressés les notifications faites conformément aux deux alinéas précédents.

ARTICLE 28.

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté, au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention, de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République Française qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette conférence.

La présente Convention, faite à Rome, le 29 mai 1933, restera ouverte à la signature jusqu'au 1^{er} janvier 1934.

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont signé la présente Convention.

Acte final de la troisième Conférence Internationale de Droit privé Aérien.

Les Délégués à la Troisième Conférence Internationale de Droit Privé Aérien se sont réunis à Rome, du 15 au 29 mai 1933, dans le but de discuter les projets de convention sur la saisie conservatoire des aéronefs et sur la responsabilité pour les dommages causés aux tiers à la surface, élaborés par le Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens, constitué en vertu d'une motion de la Première Conférence Internationale de Droit Privé Aérien, réunie à Paris du 27 octobre au 6 novembre 1925.

I

A la suite de leurs délibérations, les Délégués susindiqués sont tombés d'accord de soumettre à la signature des Plénipotentiaires respectifs des Hautes Parties Contractantes les textes :

A) D'un projet de Convention pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs ;

B) D'un projet de Convention pour l'unification de certaines règles à la responsabilité pour les dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface.

Les deux projets resteront ouverts à la signature jusqu'au 1^{er} janvier 1934.

II

La Conférence a émis les vœux suivants :

A) La Conférence émet le vœu que les Hautes Parties Contractantes mettent leur législation interne en harmonie avec les dispositions des conventions adoptées dans les Conférences internationales de droit privé aérien ;

B) La Conférence,

Appréciant l'importance et l'utilité des travaux préparatoires du C. I. T. E. J. A.,

Exprime le vœu que tous les Gouvernements représentés à la Conférence adhèrent au C. I. T. E. J. A. dans l'intérêt de l'œuvre d'unification juridique confiée à cet organisme ;

C) La Conférence,

Considérant l'intérêt pour tous les usagers de l'aéronautique de pouvoir être, le cas échéant, éclairés sur les textes élaborés par les Conférences internationales de droit privé aérien ;

Prie le C. I. T. E. J. A. d'examiner, en vue de la Quatrième Conférence de droit privé, dans quelle mesure et de quelle manière, il pourra donner son avis sur l'interprétation des textes de conventions internationales de droit privé aérien lorsqu'il en sera sollicité par une administration publique ou un organisme international sans qu'il soit porté atteinte au droit du pouvoir judiciaire saisi d'un différend ;

D) La Conférence,

Emet le vœu que le C. I. T. E. J. A., dans les études qu'il poursuit sur l'assurance dans la navigation aérienne, examine la question de l'assurance de la responsabilité de l'exploitant envers les tiers afin d'arriver sur ce point à une réglementation internationale uniforme.

En foi de quoi, les Délégués ont signé le présent acte final.

Fait à Rome, le 29 mai 1933, en une seule expédition, qui restera déposée aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume d'Italie, et dont une copie certifiée conforme sera remise à toutes les Délégations prenant part à la Conférence.

